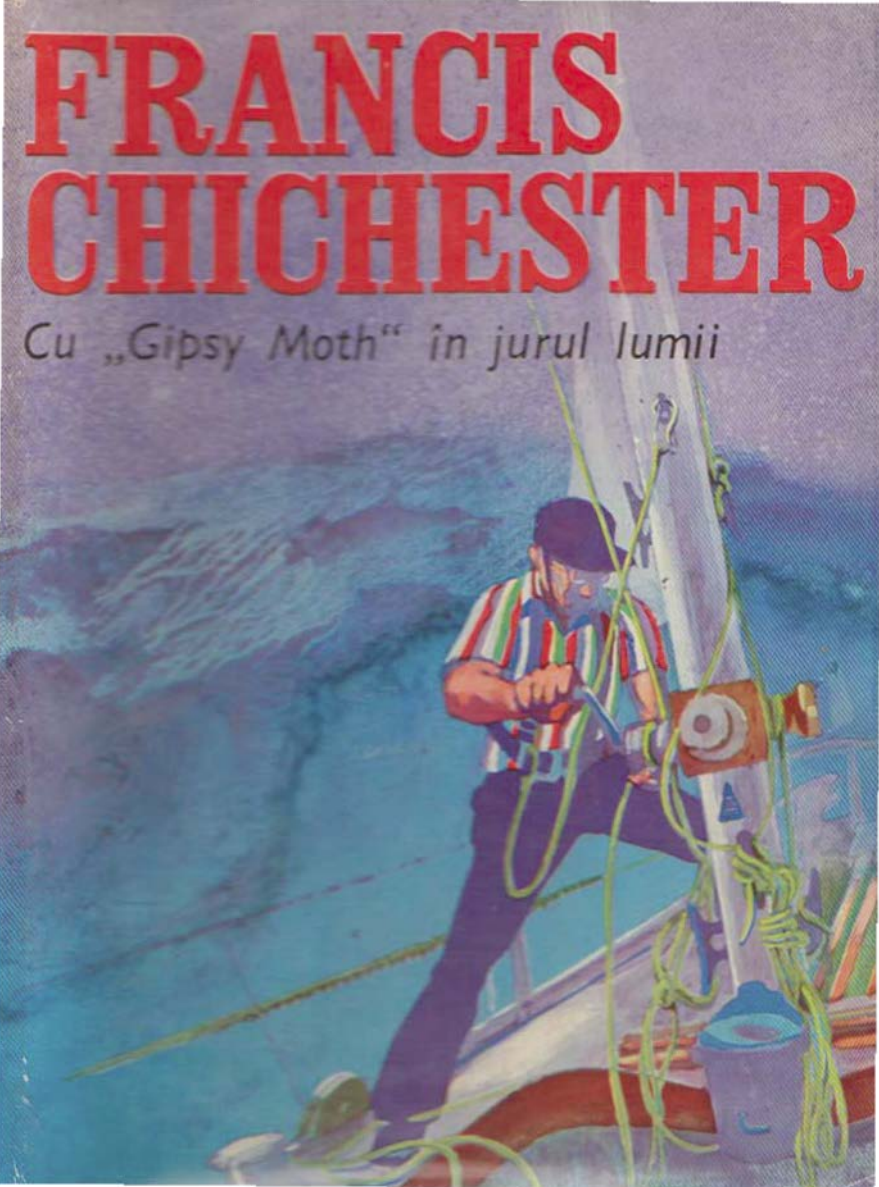
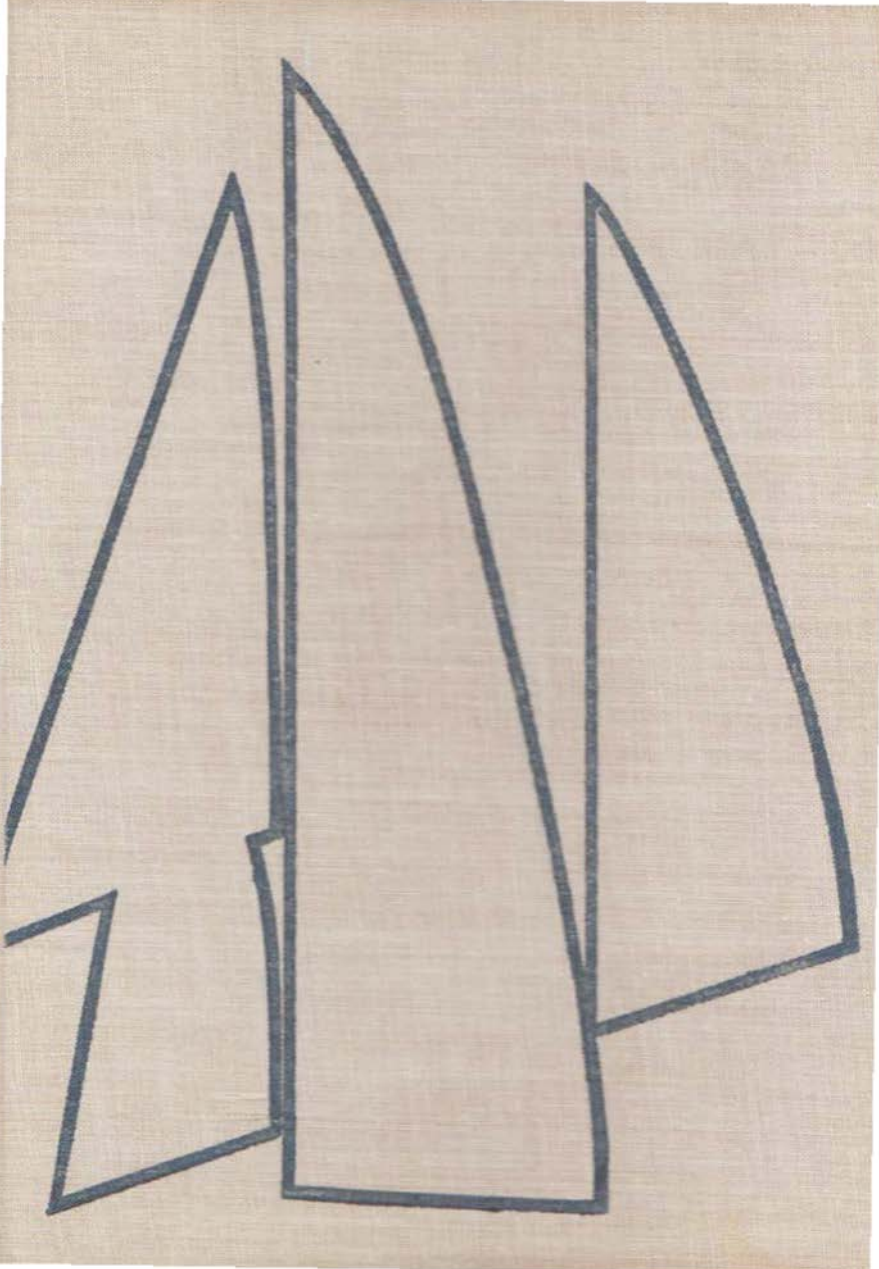
FRANCIS CHICHESTER

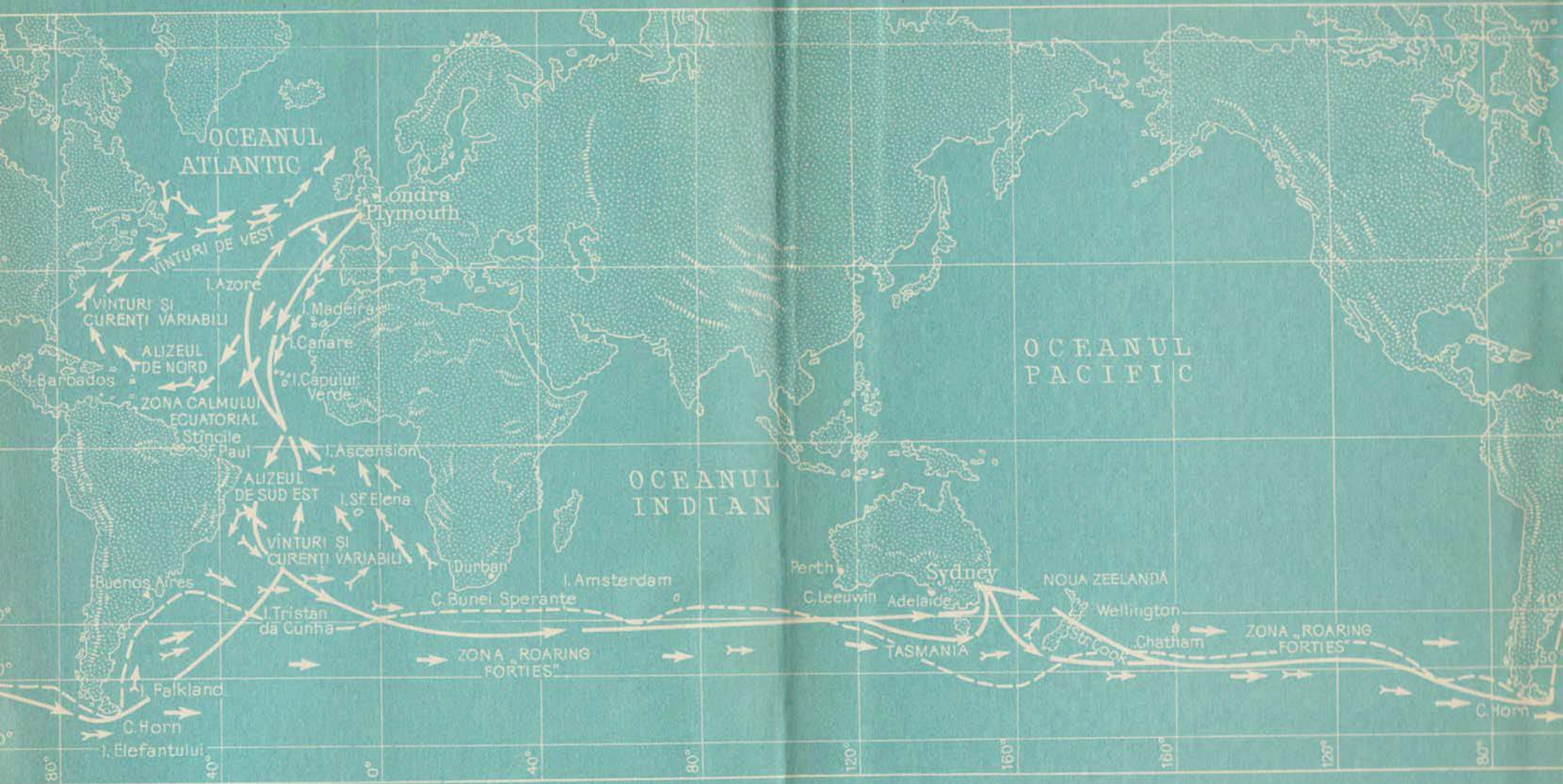
Cu „Gipsy Moth" în jurul lumii



Celebrul navigator Sir Francis Chichester își povestește cea mai recentă și extraordinară călătorie. La 65 de ani, Sir Francis a uimit lumea întreagă cînd, în septembrie 1966, a pornit singur de la Plymouth (Marea Britanie) spre Sydney, cu iahtul său de 50 de picioare lungime, «Gipsy Moth», după care s-a întors la Plymouth, via Capul Horn. În această călătorie, de-a dreptul uimitoare, în care a avut de înfruntat nenumărate greutăți și primejdii (arborele rupt, cîrma automată distrusă, șavirare), Sir Francis nu și-a pierdut nici un moment speranța și umorul. Hotărîrea lui fermă de a-și continua călătoria, după peripețiile din largul țărmului vestic al Australiei, cînd orice om mai puțin temerar s-ar fi întors într-un oarecare port australian, este un exemplu de adevărat curaj, neînfricat chiar în împrejurări neînchipuit de potrivnice. Este povestirea unei extraordinare cutezanțe, a unei eroice încleștări de 226 zile dintre om, navă, mare și vînt.

Fără îndoială că Francis Chichester ocupă un loc de frunte în galeria de «eroi ai zilelor noastre».




OCEANUL ATLANTIC
Londra
Plymouth
VINTURI DE VEST
I. Azore
I. Madeira
VINTURI SI CURENTI VARIABILI
I. Canare
ALIZEUL DE NORD
I. Barbados
I. Capului Verde
ZONA CALMULUI ECUATORIAL
Stîncile SF Paul
I. Ascension
ALIZEUL DE SUD EST
I. SF Elena
VINTURI SI CURENTI VARIABILI
Durban
Buenos Aires
I. Amsterdam
C. Bunei Sperante
I. Tristan da Cunha
ZONA „ROARING FORTIES"
I. Falkland
C. Horn
I. Elefantului
OCEANUL INDIAN
OCEANUL PACIFIC
Perth
Sydney
C. Leeuwin
Adelaide
NOUA ZEELANDA
Wellington
Chatham
ZONA „ROARING FORTIES"
TASMANIA
C. Horn
80°
40°
0°
40°
80°
120°
160°
160°
120°
80°
70°
40°
0°
40°
50°

În româneşte de :
C. PAPADOPOL-CALIMAH

FRANCIS CHICHESTER
GIPSY MOTH
CIRCLES THE WORLD
Hodder and Stoughton Ltd.
LONDON

FRANCIS CHICHESTER

CU „*Gipsy Moth*" ÎN JURUL LUMII

EDITURA ȘTIINȚIFICĂ
București, 1970

Coperta şi supracoperta:
LUDOVIC BARDOCZ

Desenele executate de:
CHARLES HURFORD,
COLIN MUDIE ŞI
A. SPARK

Cu dragoste, soţiei mele SHEILA,
colaboratoare nepreţuită la performanţa realizată
şi lui GILES, fiul meu,
participant şi el pe măsura puterilor lui mai tinere,
cu speranţa că vor urmări cu plăcere
povestirea năzuinţelor şi izbînzilor mele.

Mulţumiri celor care mi-au dat concursul

În afara efortului meu de navigator solitar în jurul lumii, mulţi prieteni şi sprijinitori au adus o contribuţie importantă la asigurarea succesului acestei călătorii. Nu am posibilitatea să mulţumesc fiecăruia în parte, dar îi voi numi doar pe cîţiva care în tot timpul călătoriei mi-au acordat cu atîta bunăvoinţă o asistenţă preţioasă.

Astfel, în Anglia, înainte de plecare, Paul Hodder-Williams şi George Greenfield mi-au dat tot concursul lor îndată ce le-am împărtăşit proiectul ; Harold Evans, de la „The Sunday Times" şi Alastair Hetherington de la „The Guardian" au considerat proiectul meu atît de realist, încît au contractat dreptul de a publica ştirile pe care aveam să le emit prin radio în timpul călătoriei. În cuprinsul cărţii am menţionat şi alţi sprijinitori entuziaşti : colonelul Whitbread, lordul Dulverton, constructorii Warwick Hood şi Alan Payne, excelenţa sa, guvernatorul general şi lady Casey, căpitanul Max Hinchliffe din Marina regală australiană, Jim Mason, George Gardiner şi John Pleasants ; cei patru tineri muncitori de la societatea „Kelvin and Hughes" ; John Fairhall, Murray Sayle şi Nigel Forbes.

Alţi sprijinitori, care nu sînt menţionaţi în carte : Monica Cooper şi personalul societăţii „Francis Chichester Ltd. [1] ; George West, inspector al secţiei maritime de radio de la Brent din cadrul Direcţiei generale a poştelor ; Ernest Rayment de la societatea „Kelvin and Hughes", care m-a ajutat să obţin hărţile necesare.

La Sydney, mulţi prieteni ne-au făcut să ne simţim ca acasă şi ne-au ajutat în fel şi chip : lordul şef al Justiţiei şi lady Barwick ; excelenţa sa, înaltul împuternicit britanic şi lady Johnston ; Hugh şi Bar Eaton ; comandantul Wood, din Marina regală, de la Can-

[1] Autorul are o întreprindere de imprimat hărţi. — *N.T.*

berra ; comandantul şi personalul de la R.S.Y.S. [1] ; comandantul şi adjunctul dispozitivului de comandă a manevrării avioanelor de pe portavioane ; preşedintele Nancy Leebold şi personalul de conducere al Institutului australian de navigaţie ; William Vines, director al I.W.S. ; Jim Sare şi Darli McCourt de la filiala editurii „Hodder and Stoughton", Sydney, care s-au ocupat de miile de scrisori adresate mie, cele mai multe trimise de tineri ; Terry O'Keefe şi Pat McCarthy de la I.W.S. ; Colin, Lorna şi Robert Anderson ; Peter Green, căpitanul James Dunkley de pe nava „Oriana", atît de prevenitor cu soţia mea Sheila şi care mi-a transportat acasă hărţile folosite în timpul călătoriei de la Plymouth la Sydney.

La întoarcerea în Anglia : căpitanul portului Plymouth şi lady Talbot ; primarul, soţia sa şi autorităţile municipale de la Plymouth ; dl. Lloyd-Jones, secretarul Primăriei şi dl Bottom, şeful Serviciului de relaţii cu publicul ; comandantul adjunct, personalul de conducere, căpitanul şi d-na Terence Shaw de la Iaht-clubul din vestul Angliei ; contraamiralul medic Stanley Miles şi personalul Spitalului marinei regale de la Plymouth ; dr. Gordon Latto ; Frank Carr, care a adunat toate amănuntele istorice privind ceremonia care a avut loc la Greenhithe cu prilejul înnobilării de către regina Elisabeta I a vestitului navigator din secolul al XVI-lea, Francis Drake ; Erroll Bruce, admirabil maestru de navigaţie şi ceremonii, care ne-a condus pe parcursul de la Plymouth la Londra ; lordul Simon, director general, comandorul Gilbert Parmiter, căpitanul portului şi personalul Direcţiei portului Londra ; inspectorul-şef D. Davies de la Poliţia metropolitană a Londrei, secţia Tamisa şi personalul său ; căpitanul şi d-na Arples şi personalul navei-şcoală *Worcester* ; sir Richard Colville, şef de presă al Casei M. S. Regina.

La Greenwich : amiralul sir Horace Lyddon şi căpitanul M.A.J. Henell de la Colegiul regal naval de la Greenwich ; primarul Londrei şi lady Bellinger ; municipalitatea Londrei ; sir Paul Davie, reprezentantul municipialităţii Londrei şi colonelul Britton.

De asemenea, mulţumesc lui Raymond Seymour, admirabilul nostru consilier în relaţiile cu publicul şi lui John Fox de la firma „Whitbreads", al căror ajutor ne-a fost extrem de valoros.

[1] Royal South Yacht Club Squadron : Escadra Iaht-clubului regal din sud. — *N.T.*

Succesul călătoriei mele se datorește, în mare parte, faptului că toți cei mai sus citați și-au depășit obligațiile lor normale prin sprijinul pe care mi l-au dat.

Iar cînd toată agitația a luat sfîrșit, John și Helen Anderson au revăzut cele 400 000 de cuvinte pe care le-am scris despre călătorie, reducîndu-le la textul gata pentru tipar în septembrie 1967. Dacă vă place cartea, aceasta li se datorește lor, iar dacă nu vă place, vina este a mea.

F.C.
septembrie, 1967

Mulțumesc ziarului „The Times" pentru permisiunea de a reproduce textul scris de Murray Sayle, apărut în numărul din 21 martie 1967 ; ziarului „The Sun" pentru permisiunea de a reproduce pasagii din convorbirea dintre John Seddon și Alan Villiers (12 ianuarie 1967) ; ziarului „The Guardian" pentru permisiunea de a reproduce pasagii din scrisoarea lui Alan Villiers, publicată la 11 ianuarie 1967 ; de asemenea, editurii „Rupert Hart-Davis", pentru permisiunea de a reda pasagii din cartea *A Gipsy of the Horn (Nomadul de la Capul Horn)* de Rex Clements.

1

Visuri

O dată, de mult, cum încep poveştile minunate, visam să fac înconjurul lumii pilotînd solitar un avion. La sfîrşitul anului 1929 am zburat singur de la Londra la Sydney, cu avionul meu „Gipsy Moth“ [1] construit numai pentru aterizări. Ţelul meu era să înconjur, tot solitar, pămîntul, şi singura cale posibilă era de a-mi transforma avionul în hidroavion, ceea ce îmi permitea să zbor pe deasupra Japoniei şi nordului Canadei, unde aerodromurile erau situate la distanţe mari. Am învăţat deci să pilotez un hidroavion transformînd aparatul meu „Gipsy Moth“ şi am plecat de la Sydney mai departe. Cum am dat peste un cablu telefonic, întins pe o jumătate de milă [2] peste rada de la Kasura [3] şi că din această cauză m-am prăbuşit în port, este o cu totul altă poveste. Am scăpat cu viaţă ca prin minune, iar aventura mea solitară a luat sfîrşit. Era în 1931.

Cu trecerea anilor, imboldul de a înconjura singur pămîntul a mocnit în sufletul meu ca sămînţa de drobiţă [4] care zace ascunsă în pămînt timp de cincizeci de ani, pînă cînd, prin săparea solului, pătrunde aer sau lumină, provocînd încolţirea ei bruscă. La fel s-a întîmplat şi cu mine. Dar tot zburînd nu mai simţeam aceeaşi dorinţă de a face pionierat, devenind un fel de specialist în instructaj tehnic şi în pilotaj ; prin toate locurile pe unde dorisem mai înainte să ajung şi prin care nu zburase încă vreun avion, acum

[1] *Gipsy Moth* este denumirea engleză a fluturelui *Lymantria (Protheria dispar)*, a cărui larvă (omida păroasă a stejarului) este dăunătoare pentru plantele cultivate şi pentru copacii din pădure. Iniţial a fost denumirea unui tip de avion construit între 1920—1930 în Marea Britanie. — *N.T.*

[2] Unitate de măsură pentru lungimi egală cu 1609,35 m pentru distanţe terestre şi cu 1852 m pentru distanţe pe mare (mila marină). — *N.T.*

[3] Sau Kushiro, port în nordul Japoniei, pe coasta Oceanului Pacific. — *N.T.*

[4] *Genista tinctoria.* — *N.T.*

oamenii nu numai că știau ce sînt avioanele, dar le și foloseau ca mijloace obișnuite de transport.

Nu voi intra în amănunte, cum, în 1953, am trecut de la zborurile oceanice, la întrecerile de iahturi ; am descris aceasta în cartea *The Lonely Sea and the Sky (Solitar peste mări și în văzduh)*.

În 1962 am încercat să stabilesc un nou record de traversare solitară a Atlanticului de nord cu iahtul „Gipsy Moth III", prilej cu care mi-am dat seama că eram în stare să înconjur pămîntul, plecînd singur într-o călătorie interesantă, chiar pasionantă. Sute de alți navigatori — unii dintre ei solitari — întreprinseseră înconjurul lumii pe iahturi și aproape toți urmaseră calea atît de mult bătută de-a lungul zonei alizeelor. Cei mai mulți au făcut această călătorie în trei ani, dar nu cunoșteam decît opt cazuri în care iahturile au izbutit să înconjure Pămîntul ocolind Capul Horn. Cel de-al nouălea iaht care a mai făcut înconjurul Capului Horn a fost „Joshua" al soților Bernard și Françoise Moitessier, dar nu cunosc amănuntele călătoriei lor și cred că nu au realizat, în întregime, înconjurul Pămîntului. Într-o călătorie în jurul lumii Capul Horn constituie un punct de mare interes și ani de-a rîndul m-a obsedat acest gînd. Aveam unele temeri dar nu mă înfricoșam de loc, cu toate că relatările despre furtunile ce se dezlănțuie acolo sînt de-a dreptul înspăimîntătoare. Niciodată nu se va ști numărul navelor care au pierit în această regiune.

Multă vreme l-am socotit nebun pe cel care ar încerca să înconjure Capul Horn cu un iaht mic. Dintre cele opt ambarcații care au făcut această tentativă șase s-au răsturnat fie înainte, fie în timpul sau după trecerea prin acest loc primejdios. Nu mă înspăimînt din orice și detest să renunț la ceea ce mi-am propus din cauza fricii. Capul Horn mă fascina și mă sfida în același timp ca cel mai primejdios punct de navigație din lume.

Am început prin a citi toate relatările interesante despre această regiune, pe care le-am putut găsi și din fiecare succes sau eșec am învățat cîte ceva. Pînă la urmă am mai prins curaj ajungînd la concluzia că, deși în majoritatea cazurilor ambarcațiile nu au corespuns scopului propus, numai două echipaje au pierit. Mi-am format convingerea că avînd o ambarcație corespunzătoare și folosind metode de navigație adecvate, voi putea întreprinde călătoria.

De asemenea, prevedeam realizarea celei mai rapide călătorii în jurul lumii cu un mic velier. Am plănuit călătoria în două etape, Sydney fiind unicul port pentru o scurtă escală. Era, de fapt, singura cale de a realiza un record de timp. Acest gînd m-a fră-

mîntat încă din 1929, cînd am încercat să reduc timpul realizat de Hinkler în extraordinarul său zbor solitar din Anglia pînă în Australia. După părerea mea eşecul de atunci s-a datorat, în primul rînd, faptului că am prevăzut cîte două etape de zbor în fiecare zi, pierzînd ore întregi de lumină de zi, la trecerea dintr-o ţară în alta, în discuţii cu autorităţile pentru vize, vămuiri etc. Hinkler, în schimb, a executat cîte un singur zbor de lungă distanţă în fiecare zi. Aş fi procedat şi eu la fel, dacă aş fi stăruit să obţin permisiunea de a lua cu mine mai multă benzină (mi s-au admis doar două rezervoare suplimentare).

A străbate fără escale, într-un iaht cu vele, distanţa de la Plymouth la Sydney, era un proiect mai îndrăzneţ ; putea, oare, fi realizat ? Un calcul pripit al distanţei mi-a arătat că de-a lungul vechiului drum al cliperelor, şi apoi al navelor cu velatură pătrată, sînt 13 750 mile, constituind calea cea mai scurtă după ce timp de o sută de ani mii de nave au experimentat tot felul de variante. (Mai tîrziu, cînd am recalculat distanţa cu mai multă atenţie am ajuns la 14 100 mile.) Dar care ar fi fost cel mai scurt timp în care aş fi putut spera să străbat această distanţă ? În 1964, în cea de-a doua cursă solitară din Oceanul Atlantic am fost întrecut de locotenentul Eric Tabarly din Marina franceză, care naviga cu o ambarcaţie special construită în acest scop, putînd realiza 105 mile şi jumătate pe zi, în direcţia est-vest a oceanului. După cursă, la întoarcerea acasă, deci navigînd de la vest la est, împreună cu fiul meu Giles am realizat o medie de 126 mile pe zi. Mai ştiam că drumul obişnuit al cliperelor se asemăna mai mult cu străbaterea oceanului de la vest la est, totuşi nu puteam compara o călătorie de 14 000 mile cu una de numai 3 200 mile. Am socotit însă că 126 mile pe zi era un obiectiv onorabil, pe care, în orice caz, mi-l puteam propune şi speram să-l realizez.

Ştiam că urmau să se construiască una sau mai multe ambarcaţii speciale pentru cursa transatlantică din 1964 şi cred că aş fi putut obţine şi eu una dacă aş fi solicitat. Dar cum gîndurile mele erau îndreptate de pe atunci spre o călătorie în jurul lumii — cursa transatlantică părîndu-mi-se de importanţă secundară — nu am încercat. Traversarea Atlanticului o consideram ca pe un prilej de a-mi verifica unele teorii în privinţa celor mai bune tipuri de carenă şi ale diverselor dispozitive, precum şi ale celor mai potrivite metode de aplicat într-o călătorie în jurul lumii. În cursa din 1964 au luat startul paisprezece concurenţi şi socotesc că am avut un pic de noroc clasîndu-mă al doilea după francezul

Eric Tabarly. În timpul cursei vărul meu Tony Dulverton, sportiv şi el, a întrebat-o pe soţia mea Sheila de ce nu mi-am procurat o ambarcaţie potrivită care să-mi fi sporit şansele faţă de concurentul francez ? Apoi a adăugat că îmi va înlesni procurarea unei asemenea ambarcaţii pentru cursa următoare, din 1968. La întoarcerea mea în Anglia, cînd i-am vorbit despre proiectele mele de a întreprinde o călătorie în jurul lumii, ocolind Capul Horn, m-a asigurat că-mi va pune la dispoziţie ambarcaţia dorită.

Dar pînă atunci să mă întorc puţin în trecut. Chiar înainte de cursa din 1964 discutasem cu constructorul naval John Illingworth proiectul unei nave, „Gipsy Moth IV", pentru o cursă solitară transoceanică. Proiectul era în lucru la firma „Illingworth and Primrose", schiţele preliminare fiind deja executate. Tocmai în vremea cînd avea loc cursa transatlantică din 1964, la şantierul naval „Souter" din Cowes [1] se amenaja un loc unde avea să se construiască, în anul următor, această navă. Preţul cerut de constructor îl puteam acoperi numai dacă vindeam nava „Gipsy Moth III". Carena se prevedea a fi construită din mai multe straturi, adică din cîteva bordaje subţiri, aşezate cruciş unul faţă de altul şi lipite între ele, în aşa fel încît să formeze o piesă unică fasonată din placaj. Am cerut să se facă o carenă ca de şaland, adică avînd o rază mare, cu pescaj redus, cu fund aproape plat şi o chilă adîncă. John, constructorul, nu a fost de acord, argumentînd că o asemenea carenă ar fi înaintat prea greu în larg. De aceea am lăsat bucuros, în întregime, proiectarea carenei pe seama lui John, mai ales că aveam o mare admiraţie pentru succesele repurtate de el în cursele oceanice. După cursa transatlantică din 1964, pe cînd mă aflam încă în America, am primit o telegramă de la firma „Illingworth and Primrose" prin care mi se propunea să mă adresez şantierului „Lort Phillips" — care tocmai construia o asemenea navă pentru Valentine Howells, participant şi el în cursa transoceanică — ca să particip şi eu la costul unui proiect de carenă. Întrucît se repeta, proiectul m-ar fi costat mai puţin. Nu am primit sugestia, pentru că întotdeauna mi-am dorit un proiect original şi să fie în exclusivitate al meu.

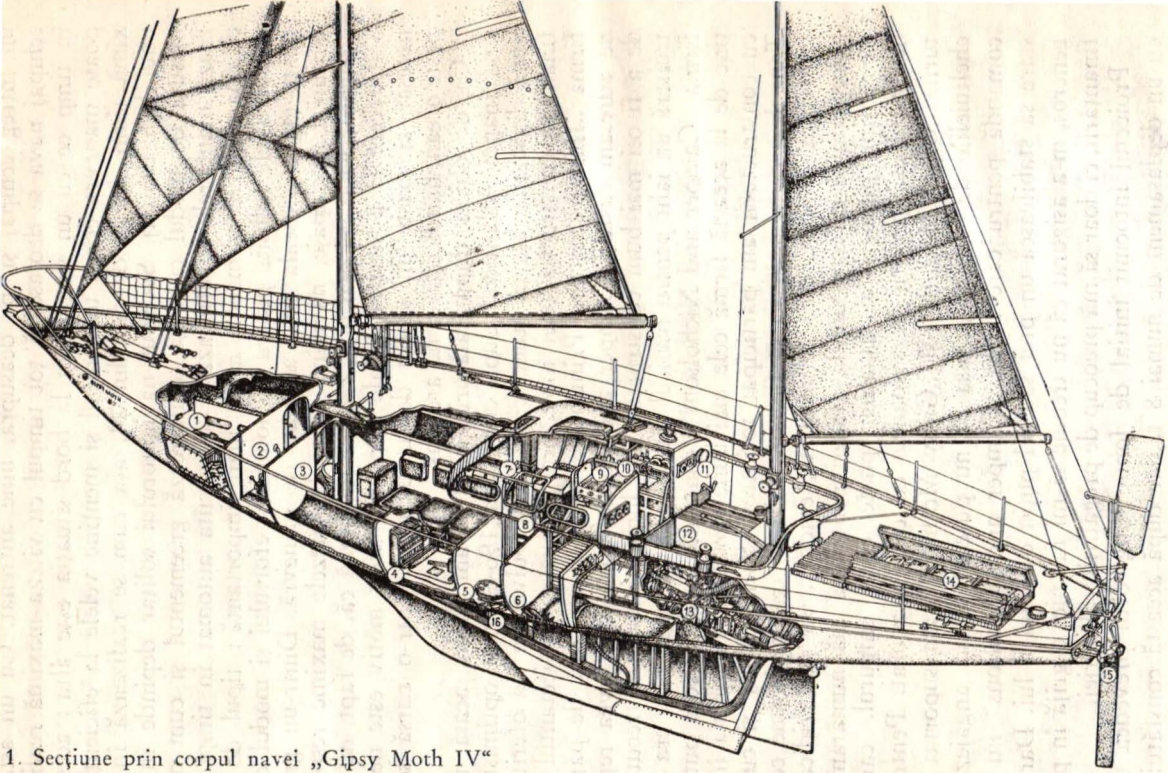
Poate că ar trebui să arăt că o cursă în care manevrele sînt executate de o singură persoană diferă mult de cea în care manevrează

[1] Port în Marea Britanie (insula Wight) unde se organizează regate internaţionale. — *N.T.*

un întreg echipaj şi, pe deasupra, bine antrenat. Cu un astfel de echipaj nava se deplasează tot timpul cu viteza maximă realizabilă în timp ce cu un singur om la bord situaţia este alta ; acesta nu poate manevra echea tot timpul şi menţine velele la eficienţă maximă timp de 24 de ore din 24, aşa cum se realizează în cazul unui bun echipaj. Succesul navigatorului solitar depinde în mare măsură de modul cum îşi echilibrează greementul şi cum organizează manevrele ce urmează a se executa automat în timpul cînd el doarme. De asemenea, au o mare importanţă : tipul de navă, dispozitivele folosite pentru economisirea efortului şi modul cum se poate evita oboseala prin abilităţi de manevră. Dintr-un grup de iahturi cu echipaje, navigînd toate la vitezele maxime respective, cîştigător va fi cel mai bun, ceea ce înseamnă că, de fapt, nu a fost o întrecere la posibilităţi egale şi pentru acest motiv este neapărat necesar să existe un sistem de handicapare. Într-o cursă solitară peste ocean, handicaparea nu are sens.

Ca de obicei după călătorie, cînd m-am întors acasă traversînd înapoi Atlanticul, după cursa din 1964, eram optimist şi în bună dispoziţie, aşa că atunci cînd Tony Dulverton s-a oferit să-mi finanţeze construcţia unei nave, am propus ca proiectantul să fie firma „Illingworth and Primrose". Tony însă a fost de părere să ne adresăm firmei „Camper and Nicholsons", care avea reputaţia de a fi cei mai buni constructori din lume, şi care, în trecut, construiseră un iaht pentru bunicul său. Sheila, de asemenea, era pentru firma „Camper and Nicholsons", convinsă fiind că vom putea obţine de la această firmă cele mai bune rezultate. La prima întîlnire cu constructorii am participat toţi trei : Sheila, Tony şi cu mine. Tony le-a cerut ca nava să fie construită în cele mai bune condiţii, indiferent de cost, ceea ce însemna, evident, un preţ ridicat. Mă pricepeam şi eu oarecum la afaceri pentru că mă număram printre puţinii pionieri ai aviaţiei, poate chiar singurul, care şi-a investit banii proprii în avioanele cu care a zburat. Pentru iahturile „Gipsy Moth II" şi „Gipsy Moth III" am suportat tot eu cheltuielile de construcţie aşa că nu puteam să mă angajez într-o comandă pentru care firma „Camper and Nicholsons" nu era în stare să stabilească un preţ sau cel puţin o limită a lui. Dar Tony, generos, m-a asigurat că nu trebuie să-mi fac nici o grijă în privinţa finanţării, ci doar să mă preocup de pregătirile călătoriei.

Proiectul întocmit iniţial de John Illingworth prevedea un iaht cu un deplasament de numai 8 t, dar după această consfătuire lun-



1. Secţiune prin corpul navei „Gipsy Moth IV"

1. Postul prova : o banchetă, o cuşetă cu cadru rabatabil, chesonul cu vele ; 2. Spălătorul : w.c., dulapul de haine, depozit ; 3. Cabina principală : două cuşete, şase scaune, masă rabatabilă ; 4. Masa cu hărţi, postul radio (nu se vede) ; 5. Closet, loc pentru impermeabile (sireuri) ; 6. Cuşeta de veghe (cu panou de aparate pentru supravegherea navigaţiei) ; 7. Soba de încălzit, cu motorină ; 8. Scaun cu suspensie cardanică şi masa ataşată ; 9. Maşina de gătit (primus) ; 10. Chiuvetă şi raft cu veselă ; 11. Ieşirea coşului sobei ; 12. Cocpitul cu aparate pentru reglarea direcţiei şi a mersului motorului, rastel cu manivele de vinci ; 13. Motorul şi generatorul ; 14. Dinghy-ul ; 15. Dispozitivul Hasler de cîrmă automată ; 16. Rezervoarele (apă dulce, motorină pentru sobă şi motor)

gimea a fost mărită de la 48 la 54 picioare [1]. Asta, pentru că spusesem în glumă că mai bine ar avea cîteva picioare în plus ca să devină o ambarcaţie de Tip 12 m ! Mai adăugasem că deşi iniţial îmi propusesem un tonaj de 9 t, după Thames Measurement, eram de acord să se sporească *deplasamentul* pînă la 9 t, dar în nici un caz mai mult. „Thames Measurement" este o formulă convenţională de exprimare a tonajului *navelor,* iar „deplasamentul" reprezintă greutatea propriu-zisă a acestora. După această formulă convenţională deplasamentul corespunde, de fapt, unui *iaht* mai mare. Illingworth susţinea necesitatea unui tonaj corespunzător vitezei propuse şi a unei carene de greutate foarte redusă pentru a fi dirijată mai uşor. Mi-am exprimat dorinţa ca vela mare să nu depăşească 300 picioare pătrate [2]. Planul propus de el prevedea o velă mare de mai puţin de 300 picioare pătrate, o velă artimon de aproximativ 140 picioare pătrate ; cele mai mari vele din provă erau un foc de drum de 200 picioare pătrate şi un velastrai mare tot de 200 picioare pătrate. După mine toate acestea constituiau o foarte mică suprafaţă velică pentru o navă de 54 picioare, dar Illingworth mi-a replicat că la deplasamentul atît de redus al navei această suprafaţă velică va fi suficientă. Am susţinut totuşi că cu o asemenea suprafaţă velică iahtul abia se va mişca la adierile slabe ale vîntului (1° Beaufort) şi socotesc că am fost fericit inspirat cînd am cerut un foc cu 50% mai mare ; am mai cerut două velastraiuri mari, de trei ori cît cea mai mare velă prevăzută de Illingworth, adică de cîte 600 picioare pătrate fiecare. Nu am fost de acord cu forma lungă şi ascuţită a pupei, prevăzută în proiect, care mi s-a părut a fi doar o sursă de deficienţe. Ca atare lungimea s-a scurtat la 53 picioare şi 1 inch [3]. Totuşi nu am cîştigat prea mult, căci din această cauză cîrma automată se prelungea peste pupă. Proiectul prevedea o chilă scurtă şi adîncă, la centru, iar în spate cîrma era amplasată pe un călcîi. Dar un asemenea aranjament era primejdios pentru o călătorie prin marea hulă din apele antarctice şi ca urmare John a fost de acord să mai extindă chila pînă la călcîi. Construcţia urma să înceapă la sfîrşitul anului 1964 şi să se termine în septembrie 1965.

[1] Unitate de măsură pentru lungimi egală cu 0,3048 m. — *N.T.*
[2] Unitate de măsură pentru suprafeţe egală cu 0,093 m². — *N.T.*
[3] Unitate de măsură pentru lungimi egală cu 2,54 cm *(N.T.).*

Aproape în fiecare săptămînă mergeam împreună cu Sheila la Portsmouth pentru a discuta despre navă şi a urmări cum merg lucrurile, de fiecare dată nutrind speranţa că vom vedea piesele gata executate. În timpul verii însă lucrul încetinea şi uneori nu constatam nici un progres de la o săptămînă la alta. Era evident că iahtul nu avea să fie gata pînă toamna. De altfel, primisem asigurarea că va fi terminat în luna ianuarie.

După afirmaţiile lui John Illingworth „Gipsy Moth IV" urma să fie un iaht foarte rapid. Nu mai puteam dormi şi de multe ori, noaptea, îmi imaginam nava înfruntînd izbiturile valurilor înfuriate ale apelor antarctice şi deplasîndu-se atît de repede, încît s-ar fi putut lua la întrecere cu cliperele. Lungimea liniei sale de plutire era de 39 picioare şi jumătate aşa încît în orice caz, viteza teoretică maximă putea să atingă aproape 200 mile pe zi. (Viteza teoretică maximă a unei nave obişnuite — care nu iese mai mult de jumătate din apă şi faţă de planul liniei de plutire — depinde de lungimea liniei de plutire).

Mă îngrijora însă faptul că John insista să se prevadă un dispozitiv special de cîrmă automată, voluminos şi greu. N-am înţeles de ce întrucît un asemenea dispozitiv — cel al colonelului Hasler — fusese instalat pe jumătate din ambarcaţiile care concuraseră cu succes în 1964, la cursa solitară transatlantică şi se comportaseră admirabil, fără dificultăţi sau alte defecţiuni. Dar John stăruia motivînd că la o navă mai mare era absolut necesar un dispozitiv mai greu. Dacă aş fi insistat să se prevadă dispozitivul de tip Hasler — ceea ce ar fi antrenat, poate, modificarea proiectului ambarcaţiei — cred că aş fi evitat multe necazuri şi manevre extrem de anevoioase ivite în cursul călătoriei.

După ce am citit cărţile lui Lubbock [1] despre clipere, am ajuns la convingerea că în medie, acestea parcurgeau distanţa de la Plymouth la Sydney în o sută de zile [2]. Puteam, deci, încerca să egalez această performanţă, adică să obţin o viteză medie de 137 mile şi jumătate pe zi, bazîndu-mi calculele pe măsurătoarea aproximativă, iniţială, a distanţei pînă la Sydney. În realitate era ne-

[1] Basil Lubbock (1876—1944), autor de cărţi cu subiecte de călătorie pe veliere. — *N.T.*

[2] Căpitanul Jagoe mi-a afirmat ulterior că 100 zile era durata medie a cliperelor mai rapide şi că durata medie generală era de 127 zile. — *N.A.*

cesară o viteză zilnică de 141 mile, adică de aproape șase noduri [1], atît ziua, cît și noaptea, timp de peste trei luni. Am hotărît ca la momentul oportun să anunț încercarea de a realiza călătoria în 100 de zile, cifră rotundă, mai ușor de reținut. De fapt îmi propuneam să realizez o călătorie în jurul lumii într-un timp mai scurt decît izbutise pînă atunci vreun iaht mic, dar nu doream să declar ceva oficial în această privință. Mă aflam în aceeași stare de spirit ca dinaintea încercărilor mele aviatice de altă dată și anume, cuprins de teama ca nu cumva, dînd în vileag un proiect foarte greu de realizat, să sufăr vreun eșec.

Ce performanțe de înconjur al lumii urma să depășesc ? Argentinianul Vito Dumas realizase înconjurul lumii într-un an și zece zile parcurgînd o distanță de 7 400 mile, cea mai lungă călătorie realizată pînă atunci de un navigator solitar. El a înconjurat Pămîntul pe o rută situată la extremitatea sudică a acestuia de numai 20 000 mile, ceea ce nu reducea însă din importanța performanței sale. Un înconjur al lumii în care nava să treacă prin două puncte ale suprafeței terestre, diametral opuse între ele, însemna cam 30 000 mile. Nici o altă ambarcație mică nu izbutise încă să facă un înconjur al lumii într-un timp egal cu cel realizat de Vito Dumas.

Am cerut firmei „Camper and Nicholsons" să termine construcția navei pînă la sfîrșitul lunii ianuarie 1966, astfel încît să o pot lansa la apă înainte de a pleca pentru o vacanță de o lună în sudul Franței. Lansarea a avut loc abia în martie într-un cadru festiv, cu care nu am fost însă de acord, pentru că în mod normal sărbătorirea trebuie să se facă după eveniment. Lansarea navei a făcut-o Sheila. Ea are o intuiție sigură în privința navelor și dacă ar fi fost lăsată să execute singură operația, totul ar fi mers bine. Din păcate a urmat sfaturile lui Charles Blake, directorul firmei „Camper and Nicholsons", o persoană extrem de agreabilă, de amuzantă și de prietenoasă. De data asta însă Charles mai mult a încurcat lucrurile spunîndu-i Sheilei : „Nu trebuie să izbești sticla de șampanie, ci s-o lași să alunece pe etravă". Sheila i-a urmat sfatul și sticla nu s-a spart ! M-a cuprins groaza. Ceva parcă mi-a străpuns inima : „Semn rău", mi-am spus în gînd. La a doua încercare Sheila a procedat după capul ei și sticla s-a spart de etravă. Dar

[1] Unitate de măsură a vitezei navelor, egală cu 1 milă marină pe oră, adică 1 852 m/h. — *N.T.*

carena a rămas nemişcată pe şinele gresate. De data asta am luat-o ca pe o prevestire şi m-am simţit cuprins de un fior de gheaţă. Am sărit jos şi am împins cu umărul căruciorul de lansare a calei. Ştiam că cei de faţă vor considera gestul meu ciudat dar eram hotărît să fac totul pentru ca ambarcaţia să pornească. Încet, încet, a prins să se mişte şi pînă la urmă a intrat în apă. Carena plutea însă mult deasupra apei, lăsînd impresia că ceva nu era în regulă Cîteva valuri formate de un *ferry boat* în trecere încreţiră faţa transparentă a apei balansînd nava. Ne privirăm amîndoi — Sheila şi cu mine — şi exclamarăm : „Parcă am fi în balansoar !"

2

Dezamăgiri

Cînd am început probele în Canalul Solent[1] am observat mai întîi că atunci cînd iahtul se afla sub acţiunea vîntului, vela mare se freca de partea inferioară a sartului. Pentru a evita această frecare a fost necesar ca sarturile să fie prevăzute cu întinzătoare de bord (tendoare) şi de fiecare dată cînd doream să navighez cu vînt larg trebuia să mă deplasez la piciorul arborelui trinchet, să filez sartul de la bord sub vînt şi să-l amarez de arbore ca să nu frece vela. După părerea mea, la un iaht destinat unei călătorii solitare *nu* trebuie să existe tendoare şi nici patarafine. La „Gipsy Moth III" am fost nevoit să schimb greementul pentru a suprima tendoarele straiurilor din pupa. Noul iaht, cu care urma să înconjur lumea, avea tendoare nu numai la partea inferioară a sarturilor, ci încă o pereche pe straiurile din pupă, care erau greu de manevrat de fiecare dată cînd voiam să ridic velastraiul artimon. Altă constatare, cu mult mai îngrijorătoare, a fost că la o rafală de vînt, nedepăşind tăria 6, nava se înclina atît de mult, încît arborii deveneau aproape orizontali, paraleli cu suprafaţa apei. La această probă m-au însoţit la bord John şi colonelul „Blondie" Hasler. În privinţa comportării navei „Gipsy Moth IV" părerile au fost împărţite. John susţinea că aproape niciodată nu ajungea să se încline la orizontală, în timp ce Blondie afirma: „La un moment dat am crezut că era înclinată la 80°, dar după aceea mi-am spus că exagerez şi că, probabil, nu era chiar aşa". Stam pe marginea cocpitului observînd cu atenţie arborele, fără a-l slăbi din ochi, căci ţineam cu orice preţ să stabilesc cît de mult se înclina. Cei cîţiva din partea firmei care se aflau de faţă mi-au spus că atunci cînd

[1] Separă sudul Angliei de Insula Wight. — *N.T.*

era la ancoră, la cea mai moderată adiere nava ajungea cu baza copastiei sub apă. Dacă pe suprafaţa liniştită a apei din Canalul Solent iahtul se pleca aproape complet pe o parte, gîndul la ce se va întîmpla pe întinsul apelor reci ale sudului îmi îngheţa sîngele în vine.

John a decis să ridicăm din nou nava pe cală îndată ce mareea va fi favorabilă, pentru a scoate dopuri din lemnul chilei şi a umple cu plumb locaşurile respective ; se adăuga astfel chilei un lest de aproape 2 400 livre [1]. Dar operaţia nu se putea executa decît în aprilie, astfel că am avut la dispoziţie iahtul pentru a face exerciţii de navigaţie solitară timp de două sau trei săptămîni. Într-o zi, pe cînd mă aflam pe Canalul Solent şi strînsesem vela mare, lăsînd ridicate numai velele de la provă şi vela artimon, am observat că nava se înclina totuşi la 30—40°. Cerusem ca puntea să fie fără proeminenţe, pentru ca valurile mari să o poată spăla fără a întîmpina vreo rezistenţă ; pe punte se aflau însă două luminatoare confecţionate de o firmă franceză, din metal şi sticlă armată. Acestea au funcţionat întotdeauna perfect, dar din păcate nu eram obişnuit cu amplasarea lor în mijlocul punţii. Umezite de stropii de apă luminatoarele au devenit lunecoase şi pierzîndu-mi echilibrul din cauza înclinării navei, m-am prăbuşit, cît eram de lung, pe o coapsă. Am simţit în corp o durere intensă, care s-a liniştit însă cînd am terminat manevra şi am readus iahtul la locul de ancorare. Abia mai tîrziu am observat pe coapsă o vînătaie aproape neagră, cu diametrul de 5 inches, dar cum nu mă durea mi-am văzut de treburi, fără să-i mai dau importanţă, timp de patru zile. Dar vînătaia s-a întins ajungînd în jos pînă sub genunchi, şi mai sus, pînă aproape de şold. Durerile au reînceput şi piciorul era pe jumătate paralizat. Această paralizie parţială, sau, dacă termenul nu este cel mai potrivit, această completă insensibilitate la atingere sau imposibilitate de mişcare s-a manifestat pe rînd la cîte o parte a piciorului, cînd la degetele mici, cînd la degetul mare, cînd la exteriorul labei. Am făcut prostia să nu consult un medic de teamă ca nu cumva să nu mă lase să plec în călătorie dar în schimb am început să fac exerciţii, pentru a-mi recăpăta mişcarea piciorului. Mă aflam într-o serioasă stare de inferioritate nu atît din cauză că pierdeam controlul echilibrului pe acest picior — pentru că mă puteam mişca totuşi la bord susţinut în mîini şi sprijinindu-mă de arbore sau de un sart — dar nu puteam umbla şi executa exerciţiile

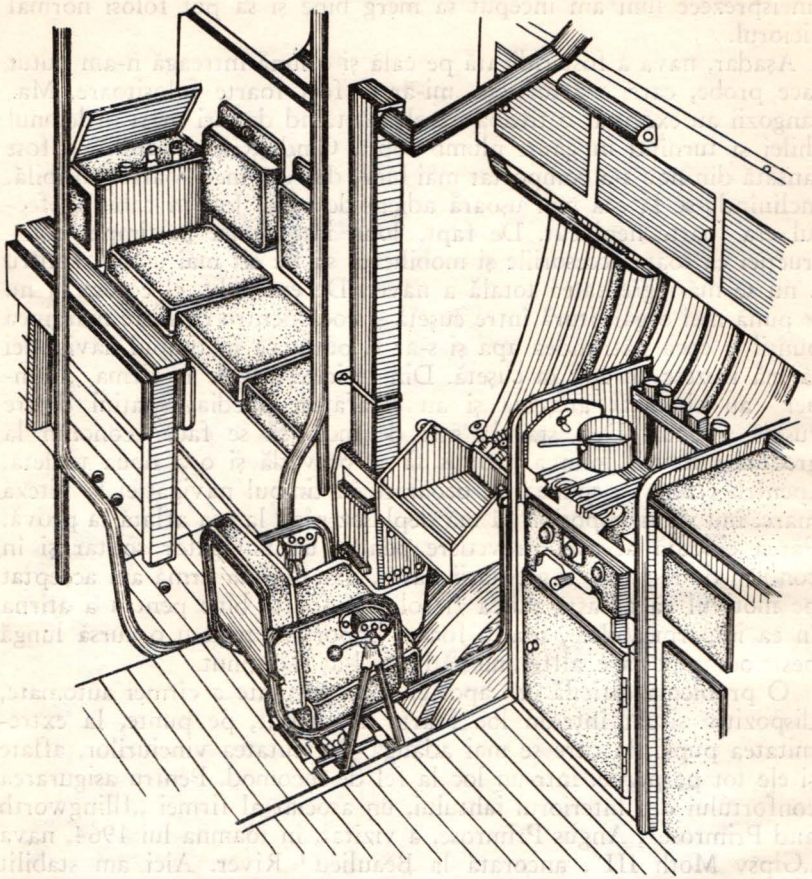
[1] Unitate de măsură pentru greutăţi egală cu 0,453 kg. — *N.T.*

zilnice necesare pentru a-mi menține condiția fizică. Abia după cincisprezece luni am început să merg bine și să pot folosi normal piciorul.

Așadar, nava a fost ridicată pe cală și o lună întreagă n-am putut face probe, care, mărturisesc, mi-ar fi fost foarte folositoare. Marangozii au executat o treabă excelentă tăind dopuri mari în lemnul chilei și turnînd în găuri plumb topit. Cînd „Gipsy Moth" a fost lansată din nou s-a comportat mai bine, dar era încă foarte sensibilă, înclinîndu-se la cea mai ușoară adiere de vînt. Jos, în cabină, efectul era foarte neplăcut. De fapt, John intervenise în timpul construcției ca toate accesoriile și mobilierul să fie cît mai ușoare pentru a nu se mări greutatea totală a navei. De exemplu, el ceruse să nu se pună nici o garnitură între cușetă și coca pentru că între marginea punții și coca pătrundea apa și s-ar fi putut ca în timpul navigației să mă trezesc cu apa în cușetă. Din fericire, cei de la firma „Camper" au observat greșeala și au călăfătuit imediat spațiul dintre cușete și coca. Deși stăruia atît de mult să se facă economii la greutatea navei, John a propus să se prevadă și o a doua toaletă, „pentru echipaj", spunea el, deoarece în timpul navigației la viteză mare, îmi va fi imposibil să mă deplasez pînă la cea aflată la provă. Părea ciudată această prevedere pentru un navigator solitar și în condiții de reducere a greutății navei, dar pînă la urmă am acceptat pe motivul că aceasta putea fi folosită foarte bine pentru a atîrna în ea impermeabilele, spațiu foarte important pentru o cursă lungă peste ocean pe care, altfel, nu văd cum l-aș fi obținut.

O problemă dificilă era apoi enorma greutate a cîrmei automate, dispozitiv situat într-un loc foarte nepotrivit, pe punte, la extremitatea pupei, la care se mai adăuga și greutatea vinciurilor, aflate și ele tot pe punte, într-un loc la fel de incomod. Pentru asigurarea confortului din interiorul iahtului, un asociat al firmei „Illingworth and Primrose", Angus Primrose, a vizitat, în toamna lui 1964, nava „Gipsy Moth III", ancorată la Beaulieu [1] River. Aici am stabilit împreună — era și Sheila de față — planul interiorului viitoarei nave. De fapt, doream doar cîteva schimbări, bine motivate, față de cea anterioară. Am măsurat tot mobilierul cabinei — banchetele și cușetele — și am întocmit planul bucătăriei, notînd fiecare obiect. Din păcate, însă, notele și schițele făcute de el s-au pierdut, dar nu ne-am dat seama decît după ce „Gipsy Moth III" fusese de-

[1] Curs de apă în sudul Angliei, potrivit pentru probe de navigație cu vele. — *N.T.*



2. Vedere în cabină ; scaunul și masa cu dispozitiv de orizontalizare (cardanic)

montată în cea mai mare parte și nu se mai putea reface operația. Noroc cu Sheila care reținuse în cele mai mici amănunte proiectul bucătăriei și în general, amenajarea întregului interior. După indicațiile ei tîmplarul-șef al firmei „Camper" a executat toate piesele necesare. Pe lîngă aceasta a fost executată o machetă, la mărime naturală, a bucătăriei și a compartimentului alăturat, care cuprindea scaunul orientabil și masa cu dispozitiv cardanic de păstrare a orizontalității. Sheila și-a bătut capul cu detaliile deși, în cele din urmă, aproape jumătate din obiecte nu au corespuns cu schițele întocmite inițial.

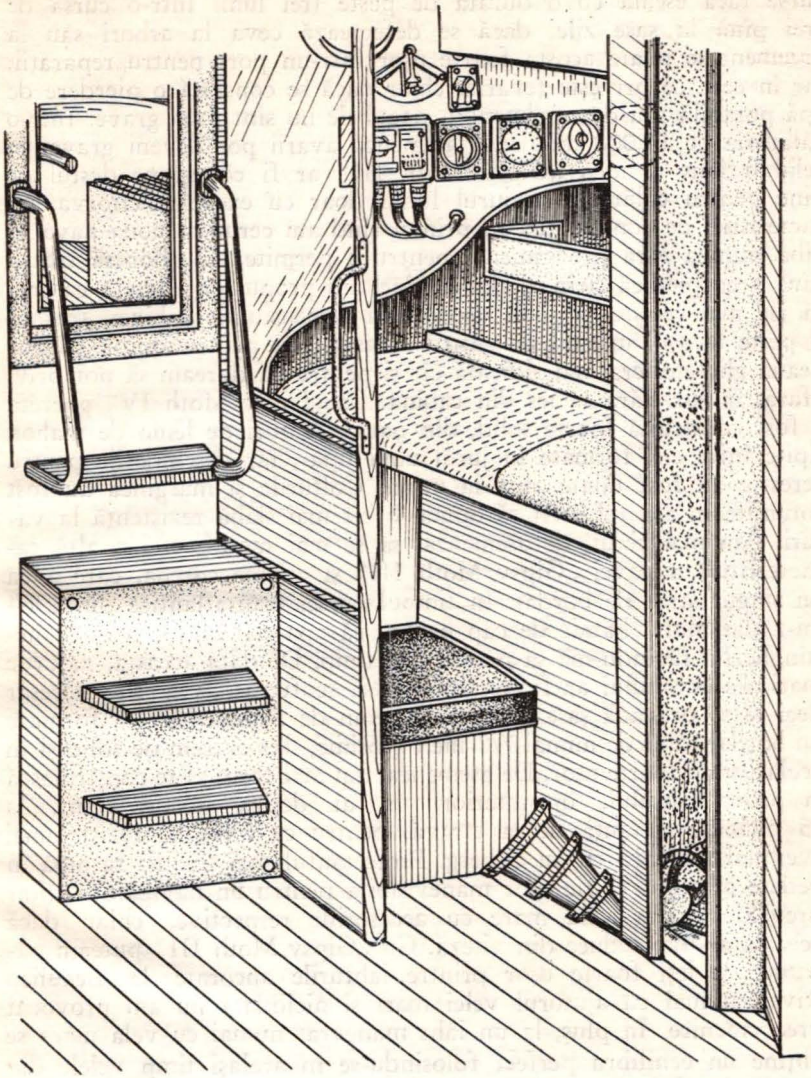
De exemplu, dacă deschideam unul din dulapurile de sub mașina de gătit, cînd nava era înclinată conținutul se revărsa în cabină, iar cînd am ajuns în larg mi-am dat seama că și tacîmurile, vesela, sticlele și cutiile de conserve erau situate cum nu se putea mai prost pentru că ori de cîte ori iahtul își schimba înclinația, se rostogoleau de colo, colo, făcînd atîta zgomot de parcă pe ocean bîlciul era în toi. Doar tigăile, grătarele și încă alte cîteva obiecte casnice asemănătoare erau mai bine amplasate. Dulapurile de deasupra mașinii de gătit erau așezate atît de departe încît cu greu se putea ajunge la ele. Ca să nu mai vorbim de rastelurile cu farfurii puse undeva, în fundul locașului mașinii de gătit, mult mai în spate decît se prevăzuse în proiect. Picăturile de apă care pătrundeau în locaș formau un strat de mucegai la care nu se putea ajunge ușor și ori de cîte ori luam o farfurie scoteam și cîte o fărîmă de mucegai. Din cauza apei care se strecura într-una pe sub laturile prost îmbinate ale bocaportului cabinei, sertarele aflate dedesubtul și deasupra mașinii de gătit se umflau, fiindu-mi imposibil să le mai deschid ; săptămîni de-a rîndul o mulțime de lucruri absolut necesare au stat astfel blocate în sertare. Iar cînd acestea funcționau, nu exista nici un dispozitiv care să le împiedice să iasă complet din locașurile lor, din care cauză trebuia să le întepenesc într-un fel oarecare. De cîte ori nu m-am trezit cu cîte un sertar vărsîndu-și tot conținutul pe jos.

Cabina principală era foarte înghesuită ; cînd iahtul era înclinat, Sheila nu avea loc suficient ca să intre și să iasă din cușetă și de aceea a fost necesar ca una din laturile cușetei să fie tăiată și făcută rabatabilă. În cabină nu aveam nici un scaun confortabil și, cu toate că masa era prea mică pentru scopul căruia îi era destinată, cînd iahtul se înclina, abia se putea trece prin spațiul rămas între masă și cușetă, chiar cu partea rabatabilă lăsată în jos. Foarte puține dintre obiectele proiectate fuseseră realizate în mod corespunzător și nu mai era mult pînă la plecare.

În ceea ce privește construcția navei, marangozii s-au întrecut pe ei executînd admirabil carena din șase straturi, toate cadrele din lemn stratificat ale scheletului, piesele provei și pupei, precum și chila. Carena a fost etanșă la apă pe toată durata călătoriei și a rezistat tuturor solicitărilor și eforturilor la care a fost supusă nava. Nu la fel se prezenta însă restul construcției. Ghereta care forma acoperișul cabinei — proeminent pe punte — era imensă și solidă, construită din lemn stratificat și avînd încastrate ferestre din sticlă armată. Cu toate acestea, în timpul călătoriei pe ocean, de jur împrejurul gheretei, la îmbinarea cu lemnul punții, a început să curgă zdravăn apă. La fel, puntea lăsa să pătrundă apa peste tot pe unde se îmbina cu coca și de aceea dulapurile erau aproape toate umede, uneori fiindu-mi foarte greu să găsesc un loc uscat unde să-mi păstrez aparatele pentru a le feri de umezeală. Am încercat să bag fiecare obiect în cîte o pungă din material plastic înainte de a-l introduce în dulap dar și aceste pungi au neajunsul că transpiră și apoi te miri cum de își găsește apa cale să pătrundă în pungă. Multă bătaie de cap mi-a dat și țevăria, mai întîi pentru că apa dulce din rezervoare a avut tot timpul o tulbureală din cauza unei substanțe fibroase, mucilaginoase, rezultată, probabil, în urma acțiunilor chimice care aveau loc în interiorul rezervoarelor sau în conducte. Apoi, în timpul navigației, cele două conducte pentru pomparea motorinei în rezervoarele din chilă — de unde se alimenta motorul folosit la încărcarea acumulatoarelor postului de radio și la iluminatul electric — s-au strîmbat, fiind smulse de la locul lor, așa încît dacă nava se înclina motorina s-ar fi revărsat pe fundul calei. Noroc de rezervoare — înguste și înalte — care erau fixate direct pe chilă. În timpul călătoriei nu am izbutit de loc să folosesc chiuveta toaletei „pentru echipaj" deoarece cînd nava era înclinată spre babord, conținutul W.C.-ului se revărsa în chiuvetă și rămînea acolo, în ciuda oricăror încercări de a-l evacua, pînă cînd nava se înclina în cealaltă parte sau pînă cînd goleam apa murdară cu găleata. De multe ori puneam un dop la scurgerea chiuvetei și-l lăsam acolo.

Cînd, după multe modificări aduse proiectului, constructorii au ajuns la instalarea motorului, s-a constatat că elicea ieșea afară din apă. A fost necesar ca motorul să fie deplasat spre pupă, în interiorul cabinei, sacrificînd din această cauză cîteva dulapuri și reducînd spațiul disponibil.

Poate că dau prea multe amănunte dar le consider necesare pentru a arăta nenumăratele neajunsuri ce se ivesc la organizarea unei



3. Intrarea în cabină şi cuşeta de veghe

curse fără escală cu o durată de peste trei luni. Într-o cursă de trei pînă la şase zile, dacă se defectează ceva la arbori sau la greement se poate acosta foarte uşor într-un port pentru reparaţii, iar în ceea ce priveşte ţevăria, chiar dacă se constată o pierdere de apă potabilă sau de combustibil, pagubele nu sînt prea grave. Într-o călătorie de 14 000 mile însă asemenea avarii pot deveni grave. Şi celălalt iaht al meu „Gipsy Moth III" ar fi corespuns destul de bine pentru călătoria în jurul lumii doar cu excepţia cîtorva caracteristici de construcţie. În primul rînd am cerut ca noua navă să aibă puntea fără proeminenţe pentru a permite valurilor să treacă fără vreo piedică şi în al doilea rînd am propus ca ghereta cabinei să fie mai rezistentă şi să depăşească dimensiunile cabinei, trecînd şi peste locaşul maşinii de gătit ; aceasta, atît pentru faptul că podeaua gheretei era mai ridicată cît şi pentru că doream să pot privi afară, în jur, fără să ies din cabină. La „Gipsy Moth IV" ghereta a fost construită foarte solid, din patru straturi de lemn de mahon lipite între ele, formate în jurul unui tipar, iar deschiderile pentru ferestre au fost tăiate abia la urmă. Colţurile şi marginea au fost rotunjite în aşa fel încît să opună o cît mai slabă rezistenţă la valuri. Am mai cerut, de asemenea, să se mai modifice şi o altă caracteristică a navei „Gipsy Moth III" şi anume carena, care avea un singur strat de bordaj. În timpul cursei transatlantice din 1964 mi-a dat multă bătaie de cap pentru că apa pătrundea prin ea nestingherită făcîndu-mă să pierd mult timp. De data aceasta, valurile mari ale oceanului ar fi putut chiar să scufunde nava. Era necesar deci să se prevadă şase straturi de lemn de mahon care să formeze un bordaj total de numai 7/8 inch grosime, dar extrem de solid şi în acelaşi timp foarte uşor. De asemenea, am mai cerut să se construiască la prova iahtului, în interior, un al doilea perete etanş, la 15 picioare distanţă de la etravă, pentru ca nava să reziste unei eventuale ciocniri cu un aisberg. Proiectantul mai trebuia să aibă în vedere ca nava să fie uşor manevrabilă pentru un navigator solitar prevăzînd doar vela mare cu accesoriile respective, chiar dacă aceasta ar mai reduce din viteză. Cu „Gipsy Moth III" puteam pătrunde şi ieşi foarte uşor printre iahturile ancorate la Beaulieu River, numai cu ajutorul velei mari şi niciodată nu am provocat vreo ciocnire. În plus, la un iaht manevrat numai cu vela mare se obţine un echilibru perfect folosindu-se în acelaşi timp velele din provă şi velastraiul artimon şi doar cu o uşoară apăsare pe eche. Este un lucru foarte important la un iaht pentru navigaţie solitară prevăzut cu cîrmă automată ; în acest fel dispozitivul nu va fi prea

mult solicitat. Conform obiceiului, prima zi de probe a fost consacrată celor referitoare la construcție și nu era în program să folosesc echea, dar cînd m-am întors în port, avînd ridicată numai vela mare, am încercat să manevrez cu echea. Am navigat către debarcaderul din partea estică a portului și cînd mai aveam vreo 50 sau 75 de yarzi [1] am manevrat echea pentru a vira. „Gipsy Moth IV" n-a răspuns la această manevră. Înaintam direct către debarcader și cu fiecare minut ne apropiam mai mult, dar eram atît de necăjit, încît n-am făcut altceva decît să strig ca să-i atrag atenția lui John asupra situației. John a pornit motorul, l-a ambreiat, l-a accelerat și în sfîrșit nava a izbutit să vireze. M-a indispus mult această întîmplare.

Cînd John a mărit lungimea proiectată a navei la 54 picioare m-a cuprins îngrijorarea pentru singurul motiv că pe măsură ce nava se mărește este necesară o suprafață velică mai mare la vînturi slabe, ceea ce dă mult de lucru la ridicarea și strînsul velelor. John nu a împărtășit temerile mele și le-a combătut cu două argumente : mai întîi nava proiectată urma să fie atît de ușoară, încît, pentru a o pune în mișcare, era necesară numai o mică suprafață velică ; în al doilea rînd era destul de mare ca pe vreme cu vînt schimbător să poată suporta aceeași suprafață velică pe o durată mai mare de timp decît dacă nava ar fi fost mai mică. Proiectul *inițial* pentru „Gipsy Moth IV" prevedea un deplasament de 8 t. Cînd John a sporit lungimea la 54 picioare, mi-am reafirmat părerea că 9 t (după Thames Measurement) era mărimea optimă pentru ca un navigator solitar să poată obține eficiența maximă, adică cea mai mare viteză, iar cînd mi-a demonstrat atît de categoric că nava va fi totuși ușor de manevrat și că greutatea suplimentară îmi va aduce o viteză mai mare — întrucît se ridica viteza maximă teoretică — am fost de acord să se ridice limita deplasamentului la 9 t. Pînă la urmă proiectul navei a ajuns la un deplasament de 9,5 t, adică cu încă o jumătate de tonă peste cifra mea maximă, iar cînd s-a adăugat la chilă lestul de plumb, deplasamentul s-a ridicat la 11,5 t, adică peste 18 t, după Thames Measurement ! Aceasta însemna dublul limitei cerute de mine inițial, iar deplasamentul depășea cu peste 37,5% greutatea finală la care convenisem. Suprafața velică nu mai putea fi mărită deoarece fiecare velă atingea maximul la care o puteam manevra eficient. Prin urmare, „Gipsy Moth IV" urma

[1] Unitate de măsură pentru lungimi, egală cu 0,914 m ; un yard are 3 picioare sau 12 inches. — *N.T.*

să aibă o suprafaţă velică insuficientă la vînt slab, necesitînd toată velatura ridicată, ceea ce cred însă că nu se va întîmpla cu o carenă de mărimea propusă de mine. John avea dreptate într-o oarecare măsură atunci cînd susţinea că nava, aşa cum era prevăzută, necesita mai puţine manevre de vele la schimbare de vînt în anumite limite, decît dacă ar fi avut o carenă mai mică. Se neglijau însă doi factori foarte importanţi pentru mine : primul, că din cauza mărimii suplimentare aş fi fost obligat să ridic toată velatura mult mai des şi al doilea, că pe timp de furtună toată velatura obişnuită ar fi trebuit strînsă pentru a face loc velelor de capă şi că, mai curînd sau mai tîrziu, aş fi fost nevoit să execut întreaga operaţie. Cu o carenă mai mare vor fi mai multe vele de strîns, deci mai mult de muncă.

Eram nerăbdător să aflu ce viteză puteam atinge în probele din Canalul Solent. La început am fost decepţionat ; la vînturi slabe „Gipsy Moth IV" părea mai leneşă decît predecesoarea ei, dar cînd briza a început să şuiere cu 24 de noduri, am avut satisfacţia să înregistrez 9 noduri. Fără îndoială, o asemenea viteză era excepţională pentru un navigator solitar. Dar ar fi trebuit să ţin seama de două lucruri : mai întîi, că ar fi fost necesar să înaintez cu toate velele ridicate pentru a obţine această viteză la vînt de 24 de noduri, ceea ce însemna că suprafaţa velică ar fi fost insuficientă la vînturi mai slabe, apoi, că nava se înclina cu 30—40°. În timpul unei navigaţii prin Canalul Solent, din cocpit nu prea dai atenţie unei înclinări de 30—40°, ba chiar călătoria devine mai pasionantă, dar alta este situaţia cînd eşti nevoit să lucrezi ceva în interiorul navei, la acest unghi de înclinare. Iar cînd în loc de apele liniştite ale Canalului Solent navighezi pe valurile mari ale oceanului, o înclinare de 30—40° e de-a dreptul primejdioasă. Este suficient un val mai puternic care să o încline cu încă 40° şi atunci nu este greu de închipuit ce va urma.

Viteza va fi un factor hotărîtor al reuşitei călătoriei mele şi de aceea trebuie să mă opresc asupra unor elemente de bază în legătură cu ea. Orice fel de carenă trebuie să fie capabilă a atinge o viteză (în noduri) egală cu de 1,3 ori rădăcina pătrată a lungimii liniei de plutire (exprimată în picioare). De exemplu, prin anul 1890, nava „Spray" aparţinînd lui Joshua Slocum [1] atingea viteza de 8 sau 9 noduri, deşi proiectanţii de nave de astăzi ar fi îngrijo-

[1] Celebru navigator norvegian (1884—1909), primul care a înconjurat solitar lumea, dispărut într-o călătorie pe mare. — *N.T.*

rați de forma carenei sale. Prova și pupa erau aproape verticale, astfel că lungimea liniei de plutire era cam egală cu lungimea navei. În ciuda părerilor proiectanților de azi în ceea ce privește construcția navei „Spray", performanțele realizate de ea rămîn remarcabile prin rapiditatea cu care „ținea marea" (cele 1 200 mile parcurse de Slocum în 1897, în opt zile, au rămas record de navigație solitară timp de 70 de ani, cifră depășită abia acum doi ani). Din însemnările lui Slocum nu reiese că nava ar fi căzut vreodată între valuri și sînt sigur că dacă s-ar fi întîmplat așa ceva ar fi fost consemnat în notele sale.

O carenă proiectată numai pentru viteză, cum este cea de 12 m, construită special pentru astfel de performanțe, poate atinge o viteză maximă de 1,5 ori rădăcina pătrată a lungimii liniei de plutire. Un iaht de curse pe mare, proiectat de un specialist, va avea o viteză maximă cuprinsă între cea a unei nave obișnuite și cea a unui iaht de 12 m. Viteza maximă depinde de lungimea liniei de plutire din cauza valului format cînd iahtul se deplasează repede. Un iaht mai scurt începe să salte pe valul său de etravă mai curînd decît unul mai lung. Bineînțeles, prin aceasta viteza lui încetează de a mai crește și ca atare viteza maximă teoretică a lui „Gipsy Moth IV" este rădăcina pătrată din 38,5 picioare înmulțită cu cel puțin 1,3 sau cu cel mult 1,4, adică cu 8,06 noduri (193,6 mile/zi) sau respectiv, 8,687 noduri (208,5 mile/zi). În timp ce „Gipsy Moth IV" era în construcție, speram ca după cele spuse de proiectant viteza teoretică maximă să fie mult depășită, sub o briză moderată, de exemplu de 15 noduri, sub care se face de obicei navigația ; acum însă, cu ocazia probelor, mi-am dat seama că nu era posibil. L-am rugat pe Peter Nicholson, unul dintre cei mai pricepuți timonieri din lume, să mă însoțească într-una din probe. A fost o adevărată desfătare să privesc cu cîtă îndemînare conducea timona și mai ales felul cum știa să navigheze cu vînt strîns. Cînd Peter era la bord, briza s-a întețit la peste 20 noduri și m-am convins că la această tărie de vînt realizam viteza maximă. Mi-a părut rău că nu a fost un vînt mai slab pentru că aș fi vrut să-l văd manevrînd într-o asemenea situație pentru a verifica dacă nava era înceată la vînt slab, sau eu nu mă pricepeam s-o conduc bine.

Trecuseră trei ani de cînd începusem să pregătesc călătoria și în primele luni ale anului 1966 am ajuns să strîng hărțile, să culeg

datele necesare navigației, să probez aparatele etc. Deși plănuisem să fac o singură escală scurtă, am socotit necesar să fiu pregătit pentru a acosta în cazul unui accident grav, cum ar fi de pildă ruperea arborilor, în orice port apropiat de pe parcurs. Trebuia să-mi procur hărți cu marile cercuri ortodromice, hărți hidrografice care să arate vînturile medii și curenții din lunile anului în care urma să trec prin zonele respective, o duzină de *Admiralty Pilots* (Ghiduri ale Amiralității britanice), Instrucțiunile nautice ale țărilor prin ale căror ape teritoriale urma să trec și pentru mările pe care urma să le străbat, *Manualul Amiralității britanice* cuprinzînd amănunte despre radiofaruri pe tot întinsul Pămîntului și un alt volum, cu semnalele orare.

Unul dintre motivele care mă îndemna să realizez o viteză cît mai mare era faptul că urmăream să ajung la Sydney la începutul lui decembrie, dar în același timp nu voiam să ajung la Capul Bunei Speranțe nici chiar cu o săptămînă mai devreme decît era necesar, pentru că soseam acolo tocmai la începutul primăverii, cînd era de așteptat să întîlnesc vremea cea mai rea. Plănuiam să părăsesc orașul Sydney la sfîrșitul lunii decembrie, ca să înconjur Capul Horn înainte de sfîrșitul lui februarie, ceea ce însemna o escală foarte scurtă la Sydney. Știam însă că nu voi fi în stare să mă descurc într-o lună cu toate reparațiile pe care le aveam de executat. Singura speranță de a relua cît mai repede călătoria era de a mă întîlni acolo cu Sheila și cu Giles, care urmau să mă ajute. Cred că nicăieri în lume nu există un oraș mai ospitalier ca Sydney, dar acolo mă așteptau nenumărate obligații sociale, iar volumul reparațiilor de executat la bord și toate pregătirile pentru partea a doua a călătoriei constituiau o sarcină deosebit de grea pentru cineva care se grăbește. Pentru a finanța toate acestea am stabilit să transmit prin radio relatarea călătoriei, de două ori pe săptămînă, o dată pentru „Sunday Times" și altă dată pentru „The Guardian". Aceasta necesita și alte pregătiri în afara instalării unui post radiotelefonic „Marconi Kestrel" și a antenelor respective, și anume organizarea legăturilor prin radio cu toate țările aflate de-a lungul parcursului. Toate acestea au fost realizate admirabil de către George Gardiner de la firma „Marconi Company".

Pentru a pune la punct toate cele necesare am fost obligat să fac publicitatea planurilor mele, ceea ce nu mi-a făcut de loc plăcere. La 22 martie s-a organizat o conferință de presă. În noaptea premergătoare conferinței ne-a sculat din somn soneria telefonului și

cu toate că Sheila m-a sfătuit să nu răspund, din păcate n-am ascultat-o. Era Tony care mă anunța că prețul navei s-a ridicat cu 50% peste ceea ce crezusem că va fi. „Poți găsi suma suplimentară necesară?" m-a întrebat el. Simțeam cum mă cuprinde descurajarea, ba chiar o adîncă desperare. Era o dificultate greu de înlăturat, căci mă găseam în iureșul pregătirilor și nu mă preocupasem de loc de finanțare. Apoi, suma era considerabilă pentru posibilitățile mele, depășind cu mult costul total inițial prevăzut pentru „Gipsy Moth IV".

Pe lîngă toate acestea, s-a ivit încă un mare necaz. Trăgînd de bila de aramă de la șnurul perdelei din salonul locuinței noastre, aceasta a oscilat și la întoarcere a lovit-o în ochi pe Sheila, spărgîndu-i un mic vas de sînge din spatele globului ocular. Accidentul fiind considerat destul de grav, medicul a hotărît ca Sheila să stea în pat complet liniștită nepermițîndu-i — sub nici un motiv — să asiste la conferința de presă. Aceasta după ce luni de zile soția mea muncise din greu organizînd cedarea drepturilor de publicare în presă a relatărilor despre călătorie, conducînd întreprinderea noastră de imprimare de hărți — al cărei director este — și ocupîndu-se cu amenajarea interiorului navei și cu strîngerea proviziilor pentru călătorie în timp ce eu mă preocupam de pregătirile propriu-zise ale călătoriei. Toate păreau că se încurcă. Eram foarte supărat de accidentul Sheilei, îngrijorat și plictisit de faptul că trebuia să găsesc tocmai acum o sumă de bani suplimentară, destul de mare, că aveam un picior șchiop și că compartimentul navei nu era cel așteptat. Mă gîndeam cît de mult îmi va lipsi Sheila la conferința de presă și ce mult au însemnat tăria și intuiția ei în conducerea tuturor problemelor de relații cu publicul. Rămăsesem singur dar oricum, nu mai puteam să dau înapoi.

Plecarea în călătorie fusese stabilită pentru sfîrșitul lui august și ar fi fost bine și necesar ca majoritatea lunilor din vara anului 1966 să le petrec în largul mării probînd nava, dar am fost obligat să le folosesc pentru tot felul de dificultăți de ordin financiar. Mai întîi, colonelul Withbread (din familia proprietarilor fabricilor de bere cu același nume) mi-a venit în ajutor contribuind la acoperirea costului navei. Este un om minunat; se bucură de renumele unui mare industriaș englez, dar în afară de aceasta mai are și alte îndeletniciri sportive remarcabile. Pentru mine însă, cel mai important era faptul că a învățat să piloteze un avion în același an cu mine (1929), apoi că își pilotează și acum avionul propriu (posibilitate pe care eu nu o am) și că este un pasionat al sportului nautic.

Contribuţia sa a fost făcută fără nici un fel de act scris, generozitate care mă face să doresc a-l răsplăti înzecit. Au mai fost şi alte firme care au oferit aparataj sau bani în numerar pentru acoperirea costului navei. De pildă, conducerea Asociaţiei internaţionale a fabricilor de lînă a suportat o şeptime din cost.

Cînd am început construcţia navei, vărul Tony a insistat să nu acceptăm aparataj sau alte obiecte oferite în mod gratuit de anumite firme în schimbul reclamei comerciale.

Dar pentru a realiza banii necesari am fost nevoit să solicit ajutorul anumitor firme, oferindu-le în schimb publicitatea. Multe dintre ele au refuzat, altele însă au fost imediat de acord ; de exemplu, firma „Ian Proctor" mi-a oferit o reducere specială la catarge şi la lemnul pentru construcţia arboradei ; firma „John Shaw", la fel ca şi la nava „Gipsy Moth III", a montat şi a pus la dispoziţie sîrmă de oţel inoxidabil pentru greement de o calitate care nu a permis nici un fel de defecţiune ; firma „I. C. I. Fibres" mi-a pus la dispoziţie parîme şi material pentru acoperirea punţii. Toate aceste tranzacţii comerciale, în afară de faptul că m-au plictisit îngrozitor, m-au împiedicat să execut probele şi exerciţiile de navigaţie în larg plănuite şi atît de necesare. Din această cauză, abia după ce am plecat în lunga mea călătorie oceanică, am descoperit la „Gipsy Moth IV" trei deficienţe importante care au avut o influenţă nefastă asupra programului propus, primejduindu-i, aproape, realizarea.

3

În sfîrşit, plecarea

Eram îngrijorat de sănătatea Sheilei, piciorul continua să mă doară, nu ştiam în ce chip am să găsesc suma necesară pentru plata navei şi nici aceasta nu corespundea întocmai aşteptărilor mele. Cu toate astea eram nestrămutat în hotărîrea mea de a pleca în călătorie. Plănuiam să plec de la Tower Pier [1] şi să navighez pînă la Plymouth, avînd familia la bord, ca echipaj, apoi să călătoresc în jurul lumii, cu o singură escală, după care să mă întorc înapoi la Plymouth şi, în sfîrşit, la Turnul Londrei. Pe Tamisa, în aval, cliperele obişnuiau să se lase remorcate, poate pînă la South Foreland [2] şi probabil că navigau cu un pilot la bord pînă la Lizard [3], aşa că ajungînd pînă la Plymouth cu echipaj la bord nu mă îndepărtam de drumul tradiţional al cliperelor. Intenţionam ca de la domiciliul meu din St. James [4] să merg pe jos pînă la iaht, iar la întoarcere să parcurg acelaşi drum pe jos, pînă acasă. Din nefericire, piciorul bolnav m-a împiedicat să-mi realizez proiectul.

În ceea ce priveşte restul, problemele esenţiale erau oarecum gata şi pregătirile mergeau înainte. Conferinţa de presă s-a desfăşurat în mod satisfăcător şi m-a încurajat nespus imensul val de simpatie pe care populaţia din întreaga Anglie îl manifesta pentru curajul meu.

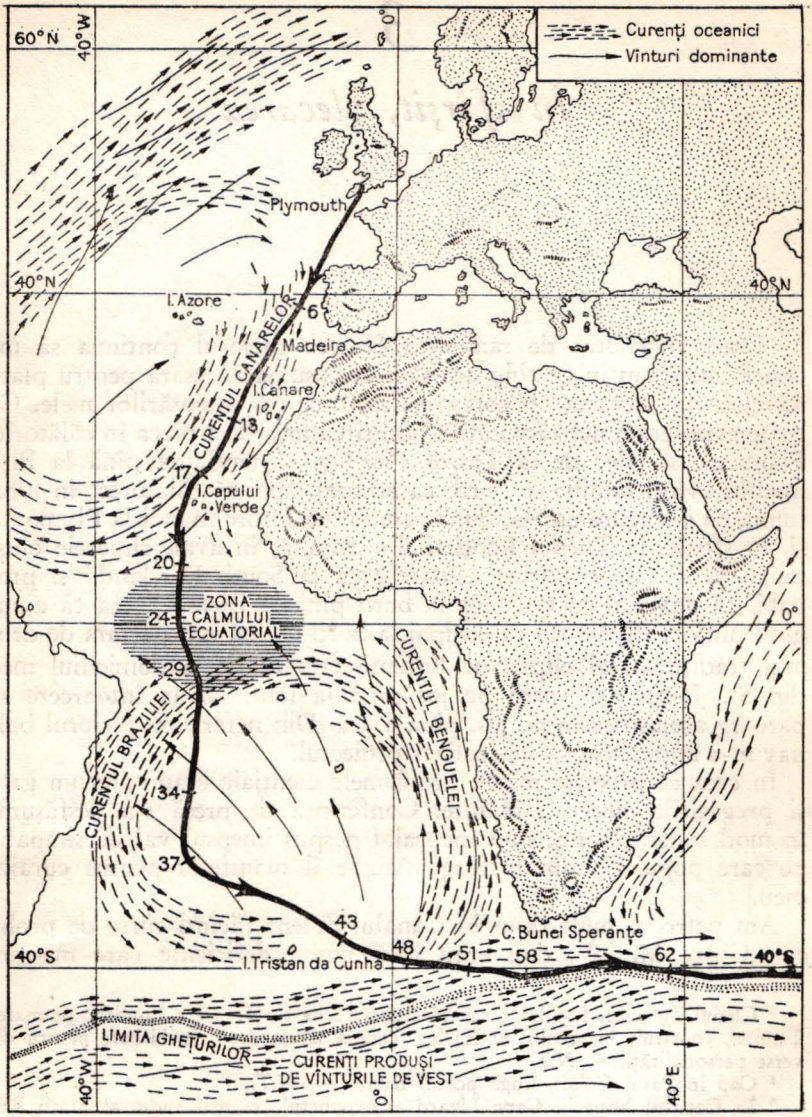
Am petrecut mult timp în Canalul Solent făcînd curse de probă cu „Gipsy Moth" ; deşi erau încă multe deficienţe care mă ne-

[1] Cheiul Turnului Londrei ; turnul este o veche fortăreaţă a Londrei, pe malul Tamisei, construit în secolul al XI-lea, care a servit drept închisoare pentru diverse personalităţi. — *N.T.*

[2] Cap în Pasul Calais, lîngă portul Dover. — *N.T.*

[3] În Canalul Mînecii, Cape Lizard este punctul cel mai sudic al Marii Britanii. — *N.T.*

[4] Cartier al Londrei. — *N.T.*



De la Plymouth la Capul Bunei Speranțe.

căjeau — şi aveau să mă sîcîie şi în cursul călătoriei — treptat am pus la punct multe lucruri, îmbunătăţindu-i performanţa. Am descoperit şi unul dintre motivele instabilităţii manifestate de „Gipsy Moth IV" : credeam că arborele principal era cu numai 47 livre mai greu decît cel de pe „Gipsy Moth III", dar s-a dovedit, în realitate, mai greu cu 162 livre.

Au fost şi unele lucruri care mi s-au părut bine puse la punct. Cu prilejul unei probe m-a însoţit un prieten pentru a regla unele aparate. Tocmai mă culcasem ca să mă odihnesc puţin cînd nava a lovit din plin o mare geamandură luminoasă. Singura avarie a fost o adîncitură de circa 3/4 inch, la 12 inches deasupra nivelului apei. E de mirare cît de bine a rezistat construcţia la şoc. Prietenul meu, neplăcut impresionat de întîmplare, se pierdea în scuze, dar eu m-am bucurat de faptul că nava trecuse cu bine o probă de rezistenţă. Aşadar, nici o teamă de ciocnire cu aisbergurile !

Parcurgînd jurnalul meu din acele zile am găsit însă consemnate şi tot felul de necazuri. N-aş vrea să fiu plictisitor relatînd întîmplări fără importanţă, poate, dar toate aveau să influenţeze mai mult sau mai puţin succesul călătoriei proiectate. De aceea, voi reda cîteva extrase din jurnal :

„10 mai. Mi-am pus comprese calde la coapsă. Din timp în timp, am dureri mari. Se împlinesc 23 de zile de cînd am alunecat pe luminatorul cabinei.

14 mai. Am trecut printr-o perioadă de descurajare şi cred că voi avea încă multe de înfruntat. În primul rînd, accidentul Sheilei. De trei săptămîni de cînd e invalidă simt o adîncă deprimare, iar pe deasupra au apărut şi încurcăturile financiare cu «Gipsy Moth IV». Abia pot umbla. Cîteva degete de la picioare nu le simt. Sufăr aproape în permanenţă de sciatică, dar mai ales noaptea ; nu dorm mai mult de o oră şi jumătate, pentru că mă trezesc afurisitele de dureri.

19 mai. O + D = oboseală plus descurajare. Călătorie de o zi la Gosport [1], foarte obositoare : patru ore şi jumătate de tren dus-întors, cinci ore de navigaţie, o oră şi jumătate pentru aranjarea treburilor, toate acestea adăugate la durerile piciorului infirm.

[1] Orăşel şi port în sudul Angliei cunoscut prin şantierele sale navale. — *N.T.*

28 mai. În zori cer senin prevestind o zi cu vreme bună. Ieri, treburi mărunte de gospodărie. Am montat saula și geamandura ancorei, am mai ras pe ici-colo pitura și am mutat funga velastraiului artimon, așezată într-un loc periculos, unde se putea confunda cu un strai puternic întins ; dacă mă sprijineam cu mîna de ea era pericol să cad peste bord.

4 iunie. Nu sînt un om pesimist, dar de fiecare dată cînd sper să realizez un progres în probele de navigație apar noi dificultăți. Cred că va trebui să renunț la probe. Iată și un fapt plăcut : am primit un exemplar legat, dar necorectat, din cartea mea *Along the Clipper Way* [1] și am recitit cu emoție relatarea cursei lui Masefield din Canalul Mînecii cu nava «Bird of Dawning» (Pasărea zorilor). Este admirabil redată !

5 iunie. O zi bună. Bine dispus. Navigație plăcută sub o briză răcoroasă care m-a înviorat, mi-a destrămat deprimarea și presentimentul unui eșec, mi-a redat încrederea și optimismul. Era și timpul !

29 iunie. Mai am încă multe de făcut. Se apropie data plecării.

7 iulie. Două zile de repaus după amărăciunile și oboseala alergăturii pentru rezolvarea încurcăturilor în legătură cu finanțarea. Slavă Domnului că mi-a venit în ajutor Whitbread !

11 iulie. Am rezolvat azi enorm de multe probleme, cu ultimele rămășițe de energie. Mă îngrijorează însă starea sănătății Sheilei. Pare foarte, foarte slăbită".

Din notele citate se vede cît de agitat am fost. Am reușit să ies la liman, dar au existat momente în care încurcăturile financiare erau atît de copleșitoare, încît mă îndoiam că firma „Camper and Nicholson" va preda nava și mă va lăsa să plec. La 12 august, avînd ca echipaj pe Sheila, Giles și pe căpitanul de vas Erroll Bruce, am pornit cu iahtul spre Londra, de unde urma să plec în cursă de la Tower Pier ; părintele „Tubby" Clayton (de la Toc H) [2] a oficiat o slujbă la bordul lui „Gipsy Moth IV". Am călătorit cu bine înapoi la Plymouth, unde nava a ancorat la șantierul naval Mashford's Yard de la Cremyll, pentru o mie și una de operații de ultim minut. Momentul plecării era iminent. Mă bucuram că mă aflam, în sfîrșit, la șantierul Mashford, punctul de plecare al tuturor curselor mele oceanice solitare.

[1] *Pe urmele cliperelor,* antologie cuprinzînd relatări despre cursele cu veliere întocmită de *sir* Fr. Chichester. — *N.T.*

[2] Asociație religioasă din Marea Britanie. — *N. T.*

Sheila şi Giles m-au ajutat să conduc nava de la Mashford pînă la linia de start obişnuită a Iaht-clubului „Royal Western", în largul localităţii Plymouth. Ca de obicei înaintea unei curse, mă simţeam sfîrşit. Sheila şi Giles au plecat cu şalupa lui Sid Mashford şi am rămas singur la bord. Ar fi trebuit să simt o mulţumire, sau cel puţin o uşurare că, după ani de plănuiri, mă aflam în sfîrşit pe mare, pornit în marea aventură ; adevărul este însă că am fost atît de preocupat să manevrez iahtul, încît nici nu am avut timp să mă gîndesc la altceva. Navigam în voltă dincolo de linia de plecare, de la un cap la altul al acesteia, aşteptînd semnalul de ora unsprezece. A naviga în voltă repetat, pe o distanţă scurtă, cu o navă de 53 picioare dă mult de furcă unui echipaj compus dintr-o singură persoană. Am reuşit fără un efort prea mare. Erau ridicate un foc şi vela mare ; reglînd strîns scotele, manevrînd scota focului la momentul potrivit, apoi schimbînd-o în celălalt bord, în timp ce cîrmeam acţionînd echea cu spatele, am reuşit să evit efortul obositor de a lucra cu vinciul.

Am trecut peste linia de plecare chiar în momentul cînd a bubuit lovitura de tun şi am înaintat în larg începînd lunga călătorie a celor 14 000 mile. Era o dimineaţă însorită şi în timp ce străbăteam Canalul Plymouth am ridicat velastraiul mare şi vela artimon. După 88 de minute de la plecare treceam prin faţa farului Eddystone [1], ceea ce însemna că am realizat 7 noduri şi 3/4. Tocmai adormisem, cînd m-am trezit cu un şuvoi de apă de mare peste umăr, pătruns în cuşetă printr-un orificiu de ventilaţie. Am blestemat cît m-a ţinut gura.

Drumul a fost fixat în aşa fel încît să mă aflu în afara rutelor marilor vapoare. Seara am coborît pavilionul White Ensign [2] de la pupă şi flamura dăruită de căpitanul velierului „Cutty Sark" pe care o ridicasem în greementul tribord. Am aprins luminile *Not under control :* două lumini roşii situate una sub cealaltă la distanţă de cîteva picioare, montate pe un soclu la provă. Cu ele semnalam altor vapoare, care aşteptau poate să le las cale liberă, că dormeam şi că „Gipsy Moth" nu-şi putea schimba ruta sau încetini mersul. Aveam o senzaţie neplăcută de greaţă, iar pofta de mîncare îmi pierise complet ; nu ştiu dacă răul de mare sau banchetul dat în seara dinaintea plecării erau de vină. Sau poate că era o urmare a amîndurora.

[1] Recif în apropierea coastei engleze, la sud-est de Plymouth, periculos pentru navigaţie, prevăzut cu un far puternic. — *N.T.*

[2] Pavilionul Marinei britanice. — *N.T.*

La miezul nopții am aprins reflectorul și am claxonat de patru ori către un mic vapor, care urma un drum ce ar fi provocat o coliziune. Pînă la sfîrșit și-a modificat ruta, ocolindu-mă pe la pupă. La ora 1 și 30′ m-am culcat pentru un ceas, dar pe la ora 3 m-am deșteptat cu dureri la piciorul bolnav. Privind în jur am văzut cum din tavan picura apă drept pe cușetă, chiar lîngă picior ; am pus repede un sac din material plastic, legat cu șireturi de cele patru colțuri deasupra cușetei, formînd un fel de cort. La ora cinci m-a deșteptat o rafală de vînt ; am strîns vela mare și am coborît velastraiul mare, reducînd astfel suprafața velică de la 940 la 440 picioare pătrate. M-am udat zdravăn, cu tot combinezonul impermeabil pe care-l îmbrăcasem, și abia mă țineam pe picioare pe puntea înclinată. La ora șapte marea era furioasă. Vîntul sufla cu 24—32 noduri și mai aveam ridicate doar mizena și un foc. Cu toate că nu aveam poftă de mîncare, nu m-am simțit rău decît un singur moment. Pînă la prînz — în primele 25 de ore de călătorie — am parcurs peste 190 mile. La ora 13 și 30′ am determinat poziția cu sextantul, după soare și am terminat ridicarea velei mari și a velastraiului mare. Am constatat că transmisia de partea bordului în vînt, care leagă echea de dispozitivul automat, avea toroane uzate. Era doar începutul unor necazuri aproape fără de sfîrșit în legătură cu acest dispozitiv, lucru de care, din fericire, nu mi-am dat seama atunci. Necazurile nu au fost pricinuite de dispozitivul propriu-zis ; presiunea pe cîrmă era atît de mare, încît transmisiile dintre eche și dispozitiv erau supuse unui enorm efort.

Mă aflam încă sub impresia ultimelor greutăți întîmpinate pe pămînt înainte de plecare ca să-mi pot recăpăta liniștea pe care mi-o transmite de obicei marea și încă nu mă simțeam sigur pe picioarele mele, fiind gata în orice moment să-mi pierd echilibrul. În cabină, spre rușinea mea, era o adevărată harababură. Seara, „Gipsy Moth" și-a încetinit mersul, înfruntînd izbiturile zgomotoase ale valurilor în timp ce puntea de la provă era acoperită de apă. Îmi era foarte rău și mă durea capul îngrozitor. Din cauza unui val puternic „Gipsy Moth" și-a mascat velele. Am crezut că s-a distrus dispozitivul de cîrmă automată, dar acesta era intact. Am coborît focul și am hotărît să aștept să se mai îmbunătățească vremea.

Departe de a considera călătoria mea drept o aventură romantică, dar răul de mare este cu totul antiromantic ! În cea de-a doua noapte, tocmai cînd mă pregăteam să trag un somn zdravăn, m-am trezit rătăcit într-o adevărată flotilă de nave pescărești, de-a lungul plat-

formei continentale. Şi într-o clipă s-a dezlănţuit un gren care m-a obligat să stau tot timpul de veghe în răpăiala ploii şi sub bătaia puternică a vîntului. Mărturisesc că i-am blestemat cît am putut pe pescari. Pe semne că ieşiseră la pescuit de ton, dar prin întuneric nu le vedeam decît luminile. A doua zi am mai zărit doar un singur vas de pescuit ton, uşor de recunoscut după velele sale cafenii şi după prăjinile de care atîrnau sculele de pescuit.

Încă nu-mi revenise pofta de mîncare, dar în ziua de 29 august, la prînz, mi-am impus să mănînc ceva ; era primul dejun, la două zile după ce părăsisem oraşul Plymouth. De dimineaţă am avut ghinion : cîrma automată mi-a dat mult de furcă şi a trebuit să manevrez în condiţii foarte grele. O rafală dinspre nord-vest de 35 noduri m-a obligat să înaintez cu vînt din provă, depăşind puterea de a acţiona a cîrmei automate. Am coborît focul de 300 picioare pătrate şi după un timp am ridicat focul de drum, de 200 picioare pătrate. Nu i-am fixat mura de punte şi focul a zburat pînă în vîrful catargului. Filînd însă scota, a revenit jos. Mărturisesc că l-am lăsat pe punte, deşi ştiam bine că trebuia să ridic focul de drum, velastraiul de furtună şi vela de capă. M-am gîndit că e mai bine să aştept, timp în care să încerc să îmbuc ceva ; mi-era teamă ca nu cumva lipsa de apetit să-mi fi slăbit puterile. Deşi nu am reuşit să mănînc prea mult, încercarea mi-a făcut totuşi bine. Înaintam cu greu, dar în cea de-a treia noapte vremea se schimbă şi pe cerul senin se ivi strălucind o lună aproape plină, înconjurată de cîţiva nori prevestitori de vreme bună ; vîntul mai sufla încă cu 30 noduri. La ora 6 dimineaţa am ieşit dintr-un gren de 40 noduri venit dinspre vest : am coborît vela artimon şi pe dată cîrma automată a început să acţioneze mai bine. Combinezonul meu impermeabil a suportat cîteva duşuri straşnice. După amiază am pus ordine în arboradă şi am ridicat vela de capă, operaţie destul de grea pentru că mă stînjenea piciorul bolnav. După aceea m-am simţit fără pic de vlagă. Înfruntam din greu vîntul care mai sufla încă cu 30 noduri, iar valurile treceau peste bord. După cîtva timp, transmisia echei, pe care o conectasem la dispozitivul de guvernare, s-a rupt din nou. Am înlocuit-o cu o transmisie împletită din nailon, de 1 1/4 inches. Această transmisie era de fapt scota focului de pe „Gipsy Moth III" şi speram să aibă rezistenţa necesară. Lucrînd m-am încălzit atît de tare încît a trebuit să-mi scot cămaşa de sub combinezon.

Piciorul continua să mă doară. Am încercat să dorm în cuşeta de la pupă, dar n-am izbutit din cauza durerilor. M-am mutat în

cuşeta din cabină, dar nici acolo n-am găsit alinare şi în cele din urmă am adormit şezînd pe banchetă.

A doua zi am făcut puţină gospodărie şi am notat în jurnalul de bord :

„12 h 50′. În sfîrşit, am spălat vesela, între care şi paharele rămase de vineri seara, cînd am ciocnit cu John şi Helen Anderson. Aş vrea să mă bărbieresc, dar nu sînt în stare. Am potrivit toate ceasornicele după GMT".

În primele patru zile am parcurs 556 mile şi mulţumită unei scurte perioade de vreme însorită, m-am simţit mai bine. Am continuat să deretic prin navă ; am întins veşmintele umede la uscat şi am mai început şi alte operaţii pe punte îmbrăcat doar în şort, ceea ce a fost foarte plăcut. Am desfăcut ancorotul şi l-am dus în cabină eliberînd astfel puntea de la provă pentru diverse manevre. Aveam o plasă mare de nailon, special confecţionată, fixată la mijlocul punţii pentru păstrarea huselor cu vele ; pentru siguranţă în caz de vreme rea am mai trecut un cablu suplimentar la partea de sus a plasei. Mi-am mai folosit timpul spălînd diferitele parîme cu detergent, scota velei mari, scotele focurilor şi gaiurile scondrilor, pentru a curăţi uleiul şi păcura cu care se murdăriseră la Plymouth. Scotele erau noi-nouţe şi doream să le păstrez curate. Am băut ceaiul cu multă poftă şi am mîncat prăjituri excelente de la Moggie Sinclair.

Navigam destul de greu. Mă gîndeam că echipajul de pe „Cutty Sark" s-ar fi bucurat nespus de o astfel de vreme, care mie îmi dădea atîta bătaie de cap ; numai că acea navă avea carena groasă de 5 inches, în timp ce a mea era de numai 7/8 inch. Toate lucrurile din dulapuri zornăiau infernal şi am observat cu îngrijorare că peretele etanş din faţa toaletei „pentru echipaj" era crăpat în zigzag, ceea ce însemna că placajul cedase solicitărilor. Era, pe semne, consecinţa izbiturilor puternice ale valurilor suferite de iaht. Speram că structura generală a navei nu va slăbi. John Illingworth mi-a atras în mod special atenţia asupra importanţei acestor pereţi etanşi pentru rezistenţa ansamblului.

Curînd am mai făcut o descoperire îngrijorătoare : am uitat să iau cu mine tabelele pentru corecţia observaţiilor la soare între paralelele 40°N şi 40°S, cu ajutorul unei metode moderne, rapide. Aşadar, voi fi obligat să folosesc vechea metodă cu logaritmi, pe

toată întinderea celor 80° de latitudine. Abia acum mi-am dat seama ce mare importanţă aveau pentru proiectul meu de călătorie micile amănunte pe care trebuia să le pun la punct înainte de plecare. S-a ivit încă un necaz : deşi autor al unor manuale de navigaţie astronomică nu eram în stare să-mi amintesc cîteva formule pentru rezolvarea triunghiurilor sferice folosind vechea metodă logaritmică şi nici nu speram să le găsesc în vreun manual de navigaţie pentru că eram sigur că nu luasem cu mine nici unul. Mă vedeam imobilizat între latitudinile de 40° N şi S, fără posibilitatea de a executa observaţii la soare pentru a stabili longitudinea. Din fericire am constatat că luasem la bord *Manualul de navigaţie* al comandorului E. W. Anderson, fost preşedinte al Institutului de navigaţie, în care am găsit metoda necesară, iar *Tabelele de logaritmi trigonometrici ale lui Norie* nu le uit niciodată. Cu toate acestea, prelucrarea observaţiilor după vechea metodă cu logaritmi va fi destul de plicticoasă.

În noaptea de 31 august am ieşit din principalele căi de navigaţie ale oceanului, fapt care mă liniştea, dar mă aflam încă în apropierea rutei dintre Canalul Mînecii şi Recife, port pe coasta atlantică a Braziliei. Am constatat însă ca această rută nu era prea frecventată. Trecusem de latitudinea Capului Finisterre din nordvestul Spaniei şi speram să întîlnesc curenţii de aer nordici.

La 1 septembrie, ora 11 şi 30′, notam în jurnalul de bord : „Am luat toate mesele în cocpit, fapt care nu s-a întîmplat niciodată în cursele solitare transatlantice ! Am fost bucuros că după cinci zile m-am bărbierit pentru prima dată şi am făcut o «baie» generală". Dar bucuria nu avea să mă ţină mult, ba chiar clipele care au urmat au devenit de-a dreptul dramatice cînd, însetat, nu am putut scoate nici un pic de bere din butoiaş ! Nu ştiu cum de am uitat presiunea deschisă şi berea s-a golit în timpul mării agitate. Sheila Scott, care tocmai primise primul brevet de femeie-pilot engleză pentru zbor solitar în jurul lumii, mi-a dăruit un ursuleţ koala, de jucărie, pe care îl aveam la bord ; ursuleţul a părut foarte dezamăgit cînd am descoperit drama berii. De fapt, nu se întîmplase nimic prea grav, pentru că butoiaşul nu avusese de suferit. Cred mai curînd că din greşeală am dat drumul robinetului de gaz pentru că mai tîrziu, cînd l-am umplut din nou, berea nu s-a mai scurs.

La 3 septembrie am trecut pentru prima dată în cursul călătoriei peste paralela de 40° N folosind lunga formulă Haversine pentru corecţia observaţiilor la soare. Rezultatul, evident, a fost greşit. Am verificat de două ori tot calculul, pe baza formulei, dar n-am găsit

greşeala. Pînă la urmă am mai executat o observaţie şi am prelucrat datele din nou. Cînd am început să calculez pornind de la altă bază, am constatat că folosisem unghiul orar şi declinaţia soarelui pentru ziua de 4 septembrie, în locul celor pentru 3 septembrie. Ce zăpăcit am fost ! O astfel de greşeală justifică faptul că după o navigaţie astronomică de două sau trei luni, fără nici un reper terestru, devii extrem de prudent în verificarea poziţiei.

A doua zi, duminică 4 septembrie, am dormit cel mai bine de la începutul călătoriei ; era primul somn bun, cu care crezusem că nu mă mai voi întîlni timp de multe luni. Am dormit bine patru ore, fără să mă mai trezească durerile de la piciorul bolnav. De fapt nu a fost unicul prilej fericit pentru că din cînd în cînd am mai furat cîteva minute de somn, ba uneori chiar şi cîte o oră, de obicei în zori. După patru ore de somn continuu am simţit o minunată reconfortare. Pe la amiază am constatat că mă aflam la 210 mile distanţă de Madeira. Eram pe puntea de la pupă, unde, folosindu-mă de o găleată, am făcut un duş straşnic cu apă de mare care, în acest arhipelag, are o încîntătoare nuanţă pală de indigo. La prînz am mîncat salată, pîine cu brînză şi bere. A fost o zi calmă. După amiază am citit cu multă plăcere cîteva pasagii din povestirile lui Conor O'Brien şi ale lui Ann Davison cuprinse în antologia publicată de mine sub titlul : *Along the Clipper Way*.

Examinînd harta am constatat că după 90 mile de la poziţia în care mă aflam la amiază va trebui să pun nava în pană. Punerea la punct a cîrmei automate a continuat să-mi pricinuiască necazuri. Am încercat să atîrn două piese articulate formate din lanţuri de ancoră la transmisia echei, la bordul în vînt. Acestea cîntăreau $1\frac{3}{4}$ livre ; am observat totodată că aplicau pe transmisia echei o forţă de tracţiune de aceeaşi mărime. Singurul neajuns era că atunci cînd cîrma automată aducea echea în vînt, se lăsau în jos şi începeau să lovească cu zgomot în scaunul din cocpit. Mă întrebam dacă voi reuşi vreodată să fac să funcţioneze fără neajunsuri cîrma. Condiţiile de navigaţie erau minunate, iar vremea admirabilă. Stam gol în bătaia unei brize călduţe trăind o adevărată desfătare.

Am recepţionat radiofarul de la Funchal [1] de unde am primit un relevment care verifica poziţia stabilită de mine. La 5 septembrie, la ora 1 şi 40′ mă aflam la 77 mile de insula Porto Santo [2]. Era o noapte superbă, scăldată de lumina lunii. Hula se potolise şi

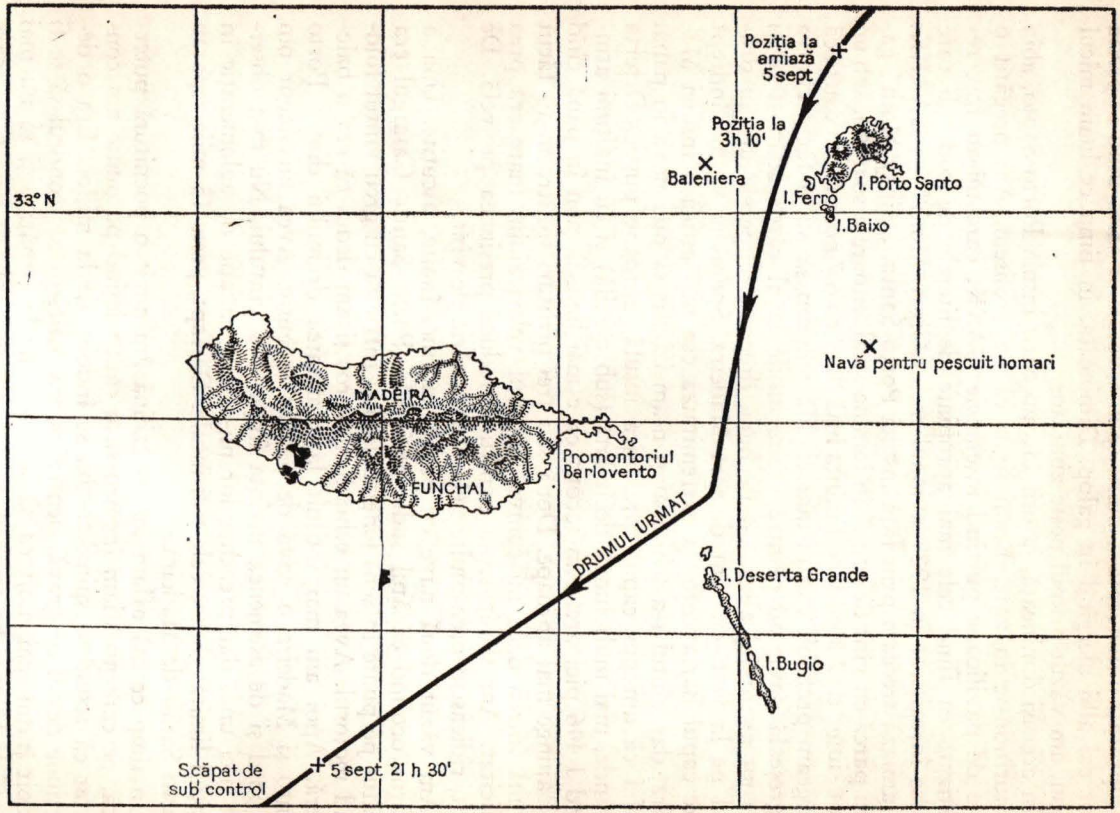
[1] Port la Oceanul Atlantic, pe insula Madeira ; 37 200 locuitori. — *N.T.*
[2] Insulă din Arhipelagul Madeira. — *N.T.*

pe suprafaţa întunecată a mării spuma valurilor sălta dînd impresia unor cai albi alergînd în galop. Dimineaţa, în timp ce luam micul dejun, am văzut primul peşte zburător.

În aceeaşi dimineaţă, la ora 11, am zărit insula Porto Santo, abia conturîndu-se în zare. Eram sigur că nu greşisem. Am pregătit o serie de pavilioane purtînd insemnele GAKK, care mi-au fost repartizate ca fiind cele mai apropiate de literele de cod sub care fusese înregistrat în 1929 avionul meu „Gipsy Moth" — GAAKK. La amiază treceam prin faţa insulei Porto Santo. „Gipsy Moth" galopa parcă cu vînt din pupă în lumina strălucitoare a soarelui, sub un vînt iute de 7,8 noduri. Înainta însă doar cu 6,7 noduri din cauză că mergeam probabil contra mareei. Mă temeam să nu fi făcut cumva o greşeală navigînd printre aceste insule la al căror adăpost să fi pierdut avantajul alizeului. Pe bună dreptate, cliperele urmau drumul pe la vest, cu vînt dinspre Madeira. Sperasem să mă îndrept spre capul Barlavento, la extremitatea cea mai estică a insulei Madeira, dar vîntul s-a schimbat şi n-am izbutit să pun nava în pană, astfel că am pus capul spre mica insulă, aproape pustie, Deserta Grande, mai mult lungă decît lată (sub o milă) şi cu înălţimi atingînd 1 446 picioare. Am socotit că e mai bine să pun în pană cînd voi ajunge mai aproape. Două sau trei pîrîituri sinistre m-au făcut să mă întreb dacă nu cumva scondrul velastraiului mare era prea solicitat. Am slăbit scota pentru a reduce presiunea pe velă. De fapt, ridicasem prea multe vele pentru tăria de vînt.

Am văzut două nave cu prove enorme, înalte, ascuţite. Una a apărut ocolind capătul sudic al insulei Porto Santo. Catargul era abătut pe punte în sens longitudinal şi înfrunta cu greu vîntul folosind motorul. Avea un echipaj numeros şi am dedus că era o balenieră. Apoi am mai întîlnit la jumătatea drumului dintre Porto Santo şi Madeira o navă de pescuit languste. Avea un singur om la bord şi de asemenea înainta împotriva vîntului. Nu m-a observat nici una, dar prezenţa lor mi-a dat senzaţie de aglomeraţie în spaţiul limitat dintre cele trei insule. De fapt, peste 15 mile separau Porto Santo de Madeira.

În timp ce mă aflam jos în cabină am auzit o pocnitură puternică, pe care nu ştiam încotro să o caut ; ieşind pe punte am constatat că scondrul spinaker-ului se îndoise de la mijloc. Era o defecţiune destul de gravă, pentru că era suficient ca scondrul să se fi îndoit puţin mai mult ca să se reteze de la jumătate şi să nu mai poată fi folosit din tribord, la babord. Am coborît vela şi cu mare greutate am orientat scondrul spre interior, deoarece era înţepenit



Insula Madeira

în locaşul lui de susţinere. Am renunţat deocamdată să-l îndrept, încercînd să-mi imaginez un mijloc pentru a ieşi din impas, dar nu am găsit nici unul.

Spre seară trecusem de capătul estic al Madeirei şi navigam la cîteva mile sud de Funchal. Noaptea, la ora 21, au început necazurile. Mă aflam în zona de influenţă a insulei ; deşi la 8 mile distanţă, am fost prins în bătaia rafalelor nu prea puternice ale curenţilor de aer turbionari coborîţi de pe vîrfurile munţilor înalţi de 6 000 picioare. Era pentru prima oară cînd „Gipsy Moth" scăpa de sub control, ceea ce m-a cam indispus. Mă cuprindea un fel de desperare cînd nu puteam manevra echea ; atunci velele se plecau sub vînt şi nava înainta precipitat prin valuri, fără control. Treptat, am coborît vela mare, apoi vela artimon. Am izbutit să restabilesc controlul, dar aproape imediat vîntul s-a potolit pînă la calm complet. Din cînd în cînd rafalele se repetau. Dorinţa mea fierbinte era să scap din zona de influenţă a curenţilor de aer din apropierea insulei. „Nu-i de mirare", am scris în jurnalul de bord, „că navigatorii de pe clipere ocoleau Madeira. Ce mare prostie am făcut abătîndu-mă din drumul lor ! Acum sînt sleit de puteri". În intervalele de calm paleta dispozitivului de guvernare automată se deconecta şi se rotea cu 360°. În aceste împrejurări un cliper ar fi avut serioase dificultăţi. Cu fiecare rafală de vînt am cîştigat cîteva mile spre sud-vest şi pînă la sfîrşit am scăpat de zona de influenţă a insulei, hotărît fiind, dacă va fi posibil, să mă feresc pe viitor de a mai intra în astfel de zone.

După patru ore pierdute în condiţii de calm am ajuns din nou în bătaia unui vînt moderat şi în primele două ore şi jumătate după miezul nopţii am realizat o medie de 7 noduri. În prima parte a nopţii n-am putut dormi din cauza durerilor de picior ; cred că munca grea de pe punte l-a suprasolicitat.

Dimineaţa vîntul s-a schimbat suflînd slab din nord-est. Am instalat un scondru de spinaker la babord fixînd de el, cu scota, velastraiul mare. De cealaltă parte aveam un foc şi un velastrai.

Înainte de a părăsi portul Plymouth o persoană necunoscută mi-a trimis cîteva orhidee cu speranţa că vor rezista pînă ce voi ajunge în Australia. Notasem atunci în jurnalul de bord că nu credeam să dureze pînă mai departe de Madeira şi chiar aşa s-a şi întîmplat, căci s-au ofilit cînd am trecut pe lîngă insulă. Deşi ştiam asta, m-am întristat. Pîinile luate din Anglia au mucegăit toate. Am îndepărtat mucegaiul şi părţile umezite încercînd apoi să usuc res-

tul în cuptor. Dar din păcate le-am uitat acolo timp de 54 de minute, cît am montat vela mare şi s-au făcut scrum. Nu era prea mare paguba căci puteam să-mi prepar altele, dar m-am necăjit nespus cînd am constatat că usturoiul era şi el complet umed. Am salvat cîteva căpăţîni expunîndu-le în cocpit la aer şi lumină ; îmi place mult usturoiul şi m-am obişnuit să mănînc în fiecare zi cîte un căţel. Mi s-a recomandat ca fiind foarte bun pentru plămînul meu bolnav. Cînd îl mănînci însă după poftă, întotdeauna ai norocul să-ţi vină cineva în apropiere şi să-i duhneşti în faţă !

Gonită de vînt nava înainta nebuneşte. Scripeţii se izbeau între ei, sticlele, cratiţele şi vesela din dulapuri alunecau cu zgomot dintr-o parte într-alta, într-un vacarm îngrozitor. Mă aştepta o seamă de treburi gospodăreşti, dar aveam şi eu nevoie de odihnă. Cred că tabletele de glucoză pe care le luam pentru a-mi spori energia erau cauza lipsei mele de poftă de mîncare ; rareori doream să îmbuc ceva, în afară doar de micul dejun şi de cele mai multe ori trebuia să mă forţez ca să mănînc. De fapt voi mai reveni asupra acestor tablete.

Cu toată căldura de pe punte nu am rezistat plăcerii de a face băi de soare. M-am uns cu un strat gros de cremă Nivea pe umeri şi pe genunchi, dar curînd am fost obligat să îmbrac un tricou de bumbac din cauza arşiţei soarelui ; poate că ar fi trebuit să pun un strat mai gros de cremă. Cu o oră înainte de miezul nopţii am început să pun nava în pană şi am terminat operaţia abia la o oră şi jumătate după miezul nopţii. A trebuit să rabat scondrul de la tribord şi velastraiul mare fixat la el, precum şi scondrul de la babord, apoi să ridic din nou velele pentru vîntul care bătea acum travers din tribord. Cînd am terminat, mă clătinam de oboseală, dar la ora 4 şi 35′ m-am sculat din nou pentru a modifica velatura. M-am culcat şi la ora 7 cînd m-am trezit am constatat cu surprindere că nava avea prova înapoi, spre nord, în direcţia Angliei, cu toate velele mascate presînd asupra catargului sau parîmelor.

În ziua de 7 septembrie, la amiază, în cabină temperatura era de 81° F (aproximativ 27°C) şi aceasta însemna răcoare, căci pe punte era o căldură de cuptor. O schimbare bruscă de vînt a orientat nava spre Newfoundland. Iahtul avea patru straiuri între provă şi mărul trinchet. Susţinusem ca în această parte să fie numai două straiuri, dar constructorul m-a convins să fie patru. Cînd, după probe, am cerut ca două din ele să fie îndepărtate, el n-a fost de

acord. Mai tîrziu am înţeles de ce. Deocamdată înjuram cele patru straiuri pentru că trebuia să cobor velastraiul mare care era montat pe cel mai din provă dintre aceste straiuri şi să-l ridic din nou pe altul. Am pierdut aproape două ore reparînd dispozitivul de cîrmă automată ; era atît de cald încît cu greu lucram în bătaia soarelui.

Cu fiecare zi căldura devenea tot mai mare. La 8 septembrie am notat în jurnalul de bord : „Trebuie să fiu atent şi să mă acopăr înainte de a ieşi în bătaia soarelui, iar imediat ce cobor în cabină să mă dezbrac". Drumul parcurs zilnic a fost doar de 96 mile, dintre care 17,5 datorate Curentului Canarelor, o ramură a Gulf Stream-ului pornind din regiunea insulelor Azore şi îndreptîndu-se apoi spre sud—sud-vest, dincolo de insulele Canare.

Tot în ziua aceea am descoperit de ce scondrul din babord se înţepenise în şina arborelui. Anume, şina se îndoise şi se depărtase de arbore cu aproximativ 1 picior. Pîrîiturile auzite au fost produse de desfacerea niturilor şi nu de frîngerea scondrului, cum crezusem la început. Foloseam în continuare acel scondru, cu grijă să nu-l încarc prea mult şi uitîndu-mă la el ca pisica la şoarece de teamă să nu se deplaseze mai tare să se îndoaie complet. Am notat în jurnal : „Dacă şina se strică, voi fi într-o situaţie grea pentru că nu am la bord nici un fel de scule pentru a repara piese de metal. Pe semne că şina ar fi trebuit să fie fixată mai în spate, pe laturile arborelui, pentru ca efortul, în loc de a se executa tangenţial, să cadă perpendicular pe arbore".

După amiază am adus diverse ameliorări dispozitivelor de navigaţie. Succesul unei navigaţii solitare depinde în mare măsură de manevrarea uşoară a dispozitivelor şi de posibilitatea de a menţine tot timpul nava sub control. În ce au constat ele ? În montarea unor scripeţi, astfel ca scota velei artimon să poată fi manevrată din cocpit, şi a altor scripeţi, la mijlocul navei, pentru a purta gaiurile scondrilor ca să ajungă pe doi tacheţi fixaţi pe punte, de fiecare parte a arborelui. În acest fel puteam să ridic un scondru şi în acelaşi timp să-l ţin sub control stînd lîngă arbore. Era un fel de jonglerie, căci simultan trebuia să controlez manevrele şi balansina scondrului, variaţia înclinării scondrului, deplasarea colţului de scotă al velei la capătul scondrului şi scota, de la cocpit pînă la colţul velei. (Cînd, de exemplu, o manevră era filată, cealaltă trebuia înfăşurată în aceeaşi măsură.) Doar mie trebuie să-mi reproşez îngrozitor de marele număr de operaţii necesare la fiece schimbare de velă de la un bord la altul, căci greementul şi ampla-

sarea scondrilor s-au făcut după proiectul meu. Cînd lucrez în condiţii normale, sistemul trebuie să-mi dea posibilitatea de a ridica şi menţine sub control velastraiul mare şi vela mare. De asemenea, în cazul unui gren, să pot coborî velele fără multă greutate, în timp ce, dacă montez un spinaker de aceeaşi dimensiune cu cele două vele acţionante (1 200 picioare pătrate) — aşa cum se obişnuieşte la un iaht pentru curse — curînd aş avea de înfruntat mari dificultăţi. Chiar în cazul iahturilor cu echipaj numeros se ivesc dificultăţi din cauza spinakerilor.

Cu toate ameliorările aduse, în noaptea aceea am avut mult de furcă într-un enorm tărăboi. Terminasem de pus nava în pană şi tocmai savuram în linişte în cabină un păhărel de rachiu, cînd se porni un gren. Nu era prea puternic, dar cu cele peste 1 600 picioare pătrate de velatură ridicată „Gipsy Moth" a început să nu mai asculte de comenzi. Cîrma automată nu o mai putea menţine pe direcţie iar eu nu eram în stare să manevrez echea şi în acelaşi timp să cobor şi velele. Nava alerga cu 9 noduri, dar din păcate nu în direcţia cea bună ! Am hotărît să cobor marele velastrai învergat pe scondrul din tribord. Lucrînd sub vînt de furtună, din neatenţie am omis în mod stupid una dintre fazele obişnuite ale manevrei. Am eliberat funga, am tras marginea de învergare a velei în jos, pe straiul arborelui trinchet şi m-am pomenit cu trupul şi braţele înfăşurate în marginea de jos a velei, tocmai la prova navei, în postul provă. Greşeala mea a fost că am lăsat scota ataşată de arbore, în loc de a o lua cu mine în postul provă. A trebuit să ies din post şi să las liberă baza velei pentru a putea da drumul scotei. Colţul şi partea de jos a velei au fluturat cu 20 picioare dincolo de bord, atîrnate de capătul scondrului. Partea fluturată a velei umflată de vînt a luat forma unei banane şi a început să fîlfîie nebuneşte în sus şi-n jos, din cauza grenului. Atunci am comis a doua prostie. Ar fi trebuit să apuc sachetul unui foc şi să-l folosesc pentru a reţine şi amara în postul de la provă o parte cît mai mare din velastraiul mare. Dar vîntul se înteţea şi situaţia în care mă aflam devenea serioasă. Am gîndit că cel mai bun lucru era să mă reped şi să filez o parte din scotă. Pînă să mă întorc la postul provă vela prinsă de vînt a fost umflată şi a trecut sub vîntul etravei. Vela era făcută dintr-o bucată de terilenă cît suprafaţa unei camere de 20 pe 30 picioare, care dacă scăpa de sub control, recuperarea ei devenea o adevărată problemă pentru un navigator solitar. Şi n-a trecut mult pînă ce, suflată de vînt, vela

a dispărut în apă. Mi-a sărit inima cînd am văzut-o pierzîndu-se sub provă, iar nava trecînd peste ea. Era o velă la care ţineam foarte mult şi o socoteam esenţială pentru reuşita proiectului meu. Am încetinit cît am putut de repede mersul navei, dar mai întîi a fost necesar să îndepărtez manevrele care menţineau vela. Presiunea enormului sac de terilenă aflat sub apă la viteza de 8—9 noduri era pesemne îngrozitor de mare. Am lăsat scota velei liberă în vînt iar cablul a dispărut în apa mării ca un şarpe. Apoi am eliberat gaiul scondrului ; în acest fel funga, de la cocpit pînă la colţul de jos al velei, a putut să treacă pe sub chilă. Vela scufundată în apă era susţinută acum numai de canistrele ce o fixau de straiul de provă ; înainta liber în apă şi nu mai putea fi deteriorată.

Am coborît marele velastrai din bordul de sub vînt, apoi vela mare, iar la sfîrşit vela artimon şi, nava fiind aproape oprită, mai întîi am fixat scondrul de punte, după care am început să trag vela la bord, încet, treptat, cîte o bucată mică, pînă n-a mai mers. Nu m-am lăsat pînă ce nu m-am convins că manevra era încă bine fixată de vinciul din cocpit de partea tribordului şi că menţinea colţul scotei sub chilă, de partea bordului în vînt al carenei. Am lăsat liberă funga şi am tras restul velei la bord. Povestită, operaţia pare simplă, dar n-a fost de loc o joacă. Era întuneric, vîntul sufla tare şi munca era grea. Am fost extrem de bucuros constatînd mai tîrziu că deşi atît vela, cît şi funga erau pătate cu pitură roşie anticorosivă de pe chilă, vela era intactă. Dar regretam că am pierdut o noapte de navigaţie. Fără îndoială, nava era prea mare. A fost nevoie să fac un efort fizic mai mare decît mă crezusem în stare. Am coborît în cabină ca, în sfîrşit, să-mi iau porţia de rachiu, dar nu-mi era foame de loc, deşi nu mîncasem decît un sandviş la prînz. Dar nu puteam să nu profit de vîntul favorabil, aşa că mi-am pus iarăşi centura de siguranţă şi am ridicat din nou velastraiul din tribord. Iahtul a pornit iar eu am coborît în cabină încercînd să dorm.

Durerile de la picior nu m-au lăsat. Fără vela mare ruliul era foarte accentuat, aşa că am decis să mă apuc din nou de treabă. Am ieşit pe punte şi am ridicat iarăşi vela mare. Am terminat întreaga operaţie cu 14 minute înainte de miezul nopţii. Alerta durase trei ore şi jumătate şi cînd mă gîndesc că a fost o vreme cînd consideram navigaţia cu vele un exerciţiu care nu necesită sufi-

cient efort fizic şi mişcare ! Atunci credeam că navigaţia cu vele este o simplă distracţie.

La 8 septembrie, la amiază, mă aflam în dreptul celor mai vestice insule din arhipelagul Canarelor, dar după experienţa avută în dreptul Madeirei, am păstrat o distanţă de siguranţă de 30 mile. La 9 septembrie am trecut de ele şi m-am îndreptat spre insulele Capului Verde, hotărît ca şi aici să păstrez distanţa necesară pentru a fi ferit de influenţa lor asupra direcţiei vîntului. Aici oceanul dădea o impresie ciudată de deşert — de Sahară lichidă — fără viaţă şi pustiu. Nici urmă de peşti şi de păsări, pe care mă aşteptam să le găsesc aici. Apa era de un albastru-negru stins, ca cerneala amestecată cu apă. La ora 19 şi 30′ era întuneric. Mă aflam în preajma tropicelor. La ora 2 după miezul nopţii notam în jurnalul de bord că, deşi se zăreau cîteva stele, întunericul era adînc : „Navigaţie destul de plăcută, dar pentru a atinge viteza necesară a trebuit să ridic velastraiul artimon. Abia îmi tîrîi picioarele de oboseală, dar voi căuta să mă ţin treaz încă un timp". În noaptea aceea am dormit de două ori mai mult decît în cele precedente şi am sperat că după încă o noapte asemănătoare, o să mă pot ţine din nou bine pe picioare. Durerile din picior aproape dispăruseră. La amiază am împlinit două săptămîni de cînd mă aflam pe ocean. Mă decepţiona însă distanţa realizată pe săptămînă de numai 886 mile, adică o medie, pînă atunci, de 128,9 mile pe zi.

După amiază, am ridicat pentru prima dată vela de 300 picioare pătrate. Au fost necesare multe ajustări de straiuri, balansine, fungi etc. pentru a putea prinde cît mai mult vînt cu marele velastrai. Cu această ocazie am experimentat pentru prima oară felul cum „Gipsy Moth" se situa travers. Naviga cu vînt mare, larg, cînd deodată două valuri au întors pupa împrejur aducînd nava cu prova în vînt. După care, focul ridicat s-a mascat şi cîrma automată nu mai putea ţine nava sub control ; nu era de mirare, căci suporta un puternic efort din partea mea, care ţineam un picior pe eche şi cu spatele mă sprijineam de peretele cocpitului pentru a readuce nava la direcţia iniţială. Am văzut însă pentru prima dată acul lochului ajungînd la limita cadranului, adică la 10 noduri. După trei ore şi jumătate, notam în jurnalul de bord : „Navigaţie excelentă, pe soare şi sînt bucuros că indicatorul lochului atinge limita de 10 noduri".

La 10 septembrie am preparat pentru cină biscuiţi cu nuci, dar rezultatul n-a fost grozav ; cred că nucile erau vechi şi cam rîn-

cede. Am simţit o mare plăcere stînd în cocpit ; pentru prima oară atingeam 10 noduri cu o navă mică. Înaintam cu vînt direct din pupă. Timp de opt ore „Gipsy Moth" a realizat o medie de 7 3/8 noduri.

La aceeaşi dată, la miezul nopţii, notam în jurnalul de bord :

„Navigaţie dificilă", iar peste o oră şi jumătate scriam : „Sînt foarte nedumerit : am fost trezit de o puternică zguduitură şi am crezut că din această cauză lucrurile din cabină se mişcau în încoace şi încolo. Nu-mi dau seama ce se întîmplase ; poate se rupsese un arbore, poate că ghiul, bălăbănindu-se la voia întîmplării, izbea în peretele cabinei, sau poate că un scondru se desprinsese de sus. M-am echipat ca pentru bătălie — şort, şapcă, centură de siguranţă şi cîteva scule — şi am ieşit pe punte, aşteptîndu-mă la un accident grav. Toate erau însă la locul lor. Am inspectat totul pînă la provă. Cred că «Gipsy Moth» s-a ciocnit în plină viteză de o balenă, după care a trecut mai departe. Din fericire, apa n-a pătruns în santină peste nivelul pe care-l ştiam. Poate că a fost doar un vis sau un coşmar".

Peste o oră şi jumătate notam : „Vîntul a slăbit, dar mi se pare că nava înaintează foarte repede ; dacă privesc într-o parte, nu pot să-mi concentrez privirea pe crestele albe ale valurilor care aleargă, la fel cum se întîmplă cînd privind pe geamul unui vagon de tren ai impresia că la o distanţă de cîteva picioare totul fuge prea repede prin faţa ta".

La 11 septembrie navigam în zona tropicelor şi am realizat o bună performanţă zilnică, de 194 mile, cea mai bună de la începutul călătoriei. Era foarte cald, 82°F (28°C) la umbră. Mai tîrziu, noaptea, pe punte, la viteza de 10 noduri, respiraţia era greoaie ; aveam impresia că sînt un cal în galop. Crestele albe ale valurilor tăiate de navă erau presărate cu puncte strălucitoare, fosforescente. Nu izbuteam să adorm în această cursă îndrăcită. La ora două după miezul nopţii (12 septembrie), eram din nou îngrijorat de tendinţa navei de a-şi schimba direcţia. Am notat în jurnalul de bord :

„M-am necăjit din cauză că «Gipsy Moth» a venit în vînt, după ce un val i-a întors pupa spre bordul sub vînt. Cînd focul este mascat, asupra scondrilor are loc o presiune, deci o presiune mare şi pe dispozitivul de cîrmă automată care luptă să readucă nava la

direcția justă ; apoi mai există riscul ca vela mare să execute o voltă chinezească (atunci cînd se readuce capul pe vechea orientare, partea de deasupra a velei este răsucită spre tribord, în timp ce jumătatea de jos a velei este încă de partea babordului".

Am coborît vela artimon, pe care o bănuiam a fi o cauză importantă a acestei tendințe a navei. La ora 3 și 15', în aceeași dimineață, scriam în jurnal : „Alură obositoare. Aș fi dorit să dorm la începutul nopții. Altminteri, este o pierdere de timp util, fiind obligat să compensez ziua deficitul de somn. Slavă Domnului, vîntul este din pupă, nu din provă".

Mai tîrziu, în aceeași dimineață, am schimbat regimul de hrană și am mîncat pește proaspăt. Am găsit un pește zburător în cocpit, altul în plasa de vele de la mijlocul navei și încă doi pe puntea de la provă. Prăjiți în unt au fost delicioși, semănînd la gust cu heringul și cu scrumbia.

La 12 septembrie, la amiază, performanța zilnică era tot atît de bună și anume, 174 mile. Am notat în jurnal :

„Ce să fac mai întîi ? Să mă spăl doar, să mă bărbieresc și să mă spăl, să ridic vela artimon, să fac observația la soare, sau să pregătesc mesajul-radio pentru noaptea următoare ? Cred că ați ghicit, răspunsul a fost un pui de somn, mai ales că tocmai mă delectasem cu cei patru pești zburători și cu patru cartofi ; sînt 82°F (28°C) la umbră !"

Pentru a da un exemplu de cît era de dificilă navigația, voi arăta că în aceeași zi mi-au trebuit 28 de minute pentru a face cu sextantul șase observații la soare. Am constatat că trecusem din Curentul Canarelor orientat sud-vest, în Curentul ecuatorial de nord și că mă aflam chiar în mijlocul zonei Alizeului de nord-est. În noaptea aceea n-am reușit să obțin legătura radio cu Londra, dar în noaptea următoare i-am transmis lui John Fairhall de la „*The Guardian*" o relatare despre desfășurarea călătoriei.

La 14 septembrie, după miezul nopții, în timp ce mă aflam pe punte, un pește zburător „a aterizat" pe bord, lîngă husele cu vele, sub plasa de la mijlocul navei, fără ca eu să-l observ „aterizînd". L-am aruncat, încă viu și zbătîndu-se, înapoi în apă, ceea ce poate că l-a surprins. Dimineața, la ora 8 și 42' am notat în jurnal :

„Abia acum mi-am dat seama că toată noaptea trecută nu am avut nici un fel de durere la picior. Ce minune, şi cît de ingrat sînt trecînd neobservat acest fapt, care îmi schimbă imens modul de viaţă pe navă". De dimineaţă am cules de pe punte zece peşti zburători. Mi-a părut rău că nu i-am putut arunca, încă vii, înapoi în apă, ca pe cel din noaptea trecută şi pentru că nu i-am salvat de data asta m-am ospătat cu ei la micul dejun. (Prăjit, peştele zburător nu rămîne prea mare, aşa că nu trebuie să surprindă că am mîncat zece.)

4

La şaizeci şi cinci de ani

La 17 septembrie am împlinit 65 de ani. Am făcut risipă de timp „îmbăindu-mă" cu apă dulce, după care am desfăcut pachetul cu darul Sheilei pentru ziua mea, o splendidă şi practică pijama de mătase. Am lăcrimat gîndindu-mă la delicateţea ei sufletească, la dragostea ce-mi poartă şi la toată fericirea noastră, din 1937 încoace. Am început sărbătorirea bînd la prînz o sticlă de vin primită în dar pentru această zi de la Monica Cooper şi de la alţi colaboratori ai întreprinderii noastre de imprimat hărţi. Seara, notam în jurnalul de bord :

„Stau confortabil în cocpit, degustez un coctail cu şampanie şi închin în sănătatea Sheilei şi a lui Giles, cu toată dragostea ce le-o port. Sînt la mare ţinută, în smoching, cu pantaloni noi, eleganţi, pantofi negri etc. Singurul lucru care mi-a lipsit a fost papionul, pe care am uitat să-l iau cu mine şi de aceea am fost obligat să folosesc o cravată neagră obişnuită. De şase ori am luat cu mine acest «smoching» (din stofă mătăsoasă, încă nouă, confecţionat de Scholte înainte de-a o cunoaşte pe Sheila, în 1937), în călătoriile peste Atlantic cu «Gipsy Moth III» cu intenţia de a cina seara, la ocazii, în ţinută de rigoare, dar abia acum îl îmbrăcam pentru prima dată. De fapt, nici de data asta nu-l foloseam la un dineu ceremonios. La miezul nopţii, sau chiar dimineaţa, devreme, termometrul arăta 85°F (29°C), căldură care îmi tăia orice poftă de mîncare. N-am motive să fiu prost dispus. Am în faţă o sticlă plină cu nepreţuitul rachiu Coz, din care voi pregăti un coctail ; este un dar primit de la clubul din care fac parte, «Royal Western Yacht», înmînat prin Terence, cu figura lui de satir bătrîn (cînd îl întîlnesc întotdeauna mă aştept să scoată un flaut dintr-un buzunar

ascuns şi să înceapă o serenadă cupidonică). Seara este calmă, admirabilă ; înaintez cu 7 noduri, pe o mare ca oglinda, aproape nemişcată ; este o adevărată plăcere. Am să pun şi muzica înregistrată de Giles pentru mine pe bandă de magnetofon. Intenţionasem să-i cer să înregistreze şi o conversaţie a lui cu Sheila, dar am uitat ; nu este de mirare, căci am avut necrezut de multe de gîndit şi de plănuit pentru călătorie, mii de lucruri de ţinut minte şi de urmărit.

Este una dintre cele mai importante nopţi din viaţa mea — chiar în vîltoarea acestei minunate aventuri pe care o trăiesc — căci după cîte ştiu, am depăşit cu 100 mile cel mai lung parcurs realizat pînă în prezent, în şase zile, de vreun navigator solitar ; şi apoi mă simt cuprins de o mare dragoste şi multe gînduri bune le îndrept către familia şi prietenii mei de departe. Ce contează că nu sînt aici cu mine ? Poate că tocmai, fiind atît de departe, îmi dau seama cît îmi sînt de dragi, şi numai acest lucru are importanţă.

Mulţi se miră că am pornit într-o asemenea călătorie la vîrsta mea. Poate ei cred că am reuşit să învinge bătrîneţea. Nu-mi fac asemenea închipuiri. Sînt foarte conştient că timpul îmi este limitat. Nu îmi fac iluzii că pot scăpa de îmbătrînire, dar, în fond, de ce să-mi fie teamă de ea ? Singurul meu scop în viaţă este de a realiza cea mai bună performanţă, dacă mă pot exprima aşa, şi numai în acest caz viaţa îmi va da satisfacţie.

Este oare o greşeală să te ataşezi prea mult de oameni ? Mă distruge gîndul că Sheila şi Giles ar putea muri. Pe de altă parte, mă gîndesc continuu la fericirea şi bucuria simţită de multe ori cînd sînt împreună cu ei, de obicei atunci cînd întreprindem ceva împreună. De exemplu, prima călătorie de întoarcere acasă din America, după o cursă făcută împreună cu Sheila, numai noi doi, îmi este şi acum întipărită în minte, cu cele mai mici episoade, cu toate bucuriile şi camaraderia simţite. La fel, la a treia întoarcere acasă, după altă cursă, însoţit de Giles. Nu cred că voi mai fi cîndva tot atît de fericit. Am constatat că un sentiment adînc are nevoie neapărat să se împletească cu un fapt trăit aievea. Ceea ce întreprind în prezent este pentru mine o condiţie de existenţă. Fără aventură, mă simt un nimic, am senzaţia de neîndeplinire.

S-a întunecat. Aproape că nu mai pot vedea. Îmi depăn amintirile şi în timp ce se înserează, ascult muzică ; condiţiile de navigaţie sînt ideale şi mai am încă de terminat jumătate din sticla dăruită de satirul Terence.

Îmi pare că noaptea coboară prea repede ; căderea ei bruscă este unul dintre fenomenele neplăcute ale tropicelor. Mă gîndesc cu plăcere la lungile amurguri nordice."

Cu toate că întunericul a venit prea repede, a fost o seară extrem de plăcută. Pe lîngă ziua mea de naştere, mai aveam de sărbătorit recordul de distanţă din săptămîna trecută. De cîte ori are prilejul un navigator solitar să savureze o cupă cu şampanie, în timp ce iahtul său alunecă cu 7 noduri ? Orizontul era ca o linie de cer senin, iar în apus, soarele poleia norii în portocaliu. Deasupra soarelui în asfinţit, strălucea secera lunii. Era pentru prima oară în timpul călătoriei cînd deveneam sentimental. Pînă atunci mă preocupaseră doar problemele tehnice şi tot felul de alte necazuri. Pare ciudat că abia după trei săptămîni de călătorie am început să mă bucur de ea, dar acesta era adevărul, sau mi se părea a fi.

Totul s-ar fi terminat cu bine la ora două noaptea, fără mahmureala inerentă unei sărbătoriri, dacă o puternică rafală de vînt nu ar fi lovit nava dintr-un bord. M-am ridicat cu greu de pe cuşeta pe care mă aflam, situată în bordul de sub vînt, în care mai dăinuiau buchetul rachiului şi buna dispoziţie. Am început să-mi caut veşmintele, ţinîndu-mă cît puteam mai bine pe picioare sprijinit de peretele navei şi de cuşetă. Dar, cuprins de panică, mi-am dat seama că era un motiv serios de alarmă ; nu mai aveam vreme să mă îmbrac. Am apucat la repezeală o centură de siguranţă şi mi-am potrivit-o în timp ce urcam spre cocpit. „Gipsy Moth" era aplecată într-un bord, cu velele în parte scufundate în apă, iar dispozitivul de cîrmă automată nu o mai putea ţine sub control. Nu era de mirare, pentru că după ce am deconectat dispozitivul, nu am putut să manevrez cîrma cu echea, nici după ce am mărit braţul de pîrghie cu o prelungire a echei. Situaţia era foarte serioasă, căci dacă nava se mai înclina încă şi velele intrau complet în apă, cum tambuchiul era larg deschis apa mării ar fi năvălit în interior şi ne-am fi scufundat. „Gipsy Moth" era cu toate velele ridicate, pînă la ultimul picior pătrat de suprafaţă velică. Am coborît velastraiul artimon (350 picioare pătrate) dintr-o singură mişcare şi l-am tras în cocpit, unde vela a ocupat jumătate din el, apoi am ajuns la scota velei mari şi am filat ghiul. Încet, nava s-a redresat şi am reuşit s-o readuc în vînt şi să o pun din nou sub controlul dispozitivului automat. Aceasta mi-a permis să mă deplasez la provă pentru a coborî marele velastrai de 600 picioare pătrate. După manevră au

mai rămas ridicate velastraiul trinchet şi vela mare. Cînd grenul a trecut, am aşteptat cîteva minute, căci ploua îngrozitor, şi la ora 3 şi 17′ am mai ridicat în plus focul mare şi mizena. Eram tentat să ridic din nou velastraiul artimon, dar n-am vrut să fiu deranjat iarăşi în aceeaşi noapte, de un alt tărăboi cu iahtul scăpat de sub control, aşa că m-am lăsat păgubaş. Cînd am coborît în cabină, mi-am notat că trebuie să imaginez un mai bun aranjament al transmisiilor cîrmei.

M-au deşteptat izbiturile ghiului de la un bord la altul şi bătaia velelor, în calm plat; „Gipsy Moth" era cu prova aproape complet spre est. Se abăteau averse tropicale, cu cer acoperit şi suprafaţa apei ca untdelemnul. Dar la prova se întrezărea senin la orizont. Din nou a început să mă doară piciorul; nu ştiu dacă îl scrîntisem întîmplător sau dacă a reapărut vechea durere din cauza eforturilor din timpul nopţii. M-am autoliniştit, spunîndu-mi că probabil era numai efectul şampaniei băute.

Nu aveam chef să schimb ţinuta de gală din noaptea trecută, dar era necesar să o fac, aşa că a trebuit să mă ocup de problema toaletei. Am hotărît apoi să prepar ceva pîine; am frămîntat aluatul şi am aprins primusul sub cuptor. Nu mi-a mers prea bine căci după o scurtă perioadă de calm a urmat o serie de grenuri; probabil că drojdia a fost şi ea impresionată de atîtea mişcări ale navei. Operaţia de coacere am realizat-o la un unghi mediu de înclinare de 30°.

Poziţia stabilită la amiază, în ziua de 18 septembrie (6°N, 23°, 45′V) mi-a indicat că mă aflam la o distanţă ortodromică mică de Plymouth, doar cu 6 mile diferenţă faţă de ortodrama din acest port şi Newport, Rhode Island [1]. În 1964, în cadrul Cursei transatlantice solitare am parcurs aceeaşi distanţă în 30 zile, faţă de 22 de zile din actuala călătorie. Era un rezultat încurajator, mai ales dacă se ţine seamă de grenurile şi vremea schimbătoare de care am avut parte. Dar mă aflam încă în zona de calm ecuatorial şi nu se vedea nici un indiciu că ploile torenţiale tropicale sînt pe sfîrşite. În oricare parte priveam, zarea nu era senină. Schimbarea continuă a cîrmei şi a asietei, înainte şi după fiecare gren, erau foarte obositoare. Toată ziua mă urcam şi mă coboram de pe punte, ca drăcuşorul pe arcuri, distracţia copiilor. De fapt, ceea ce mă

[1] Oraş şi port la Oceanul Atlantic, în sud-estul statului Rhode Island din S.U.A.; 47 000 locuitori. Punct terminus pentru cursele transatlantice cu vele. — *N.T.*

îngrijora erau loviturile şi izbiturile suferite de navă din cauza mării agitate ; nu credeam că vîntul nu deranja greementul. Mă resimţeam din cauza efortului fizic impus de neîntrerupta schimbare de vele, ziua şi noaptea şi de distanţele pe care eram obligat să le fac, din cauză că nava era mult mai mare decît dorisem eu, şi cerea deci muncă în plus ca să o manevrez.

În noaptea aceea am găsit pe punte un petrel [1]. L-am adăpostit pe o banchetă din bordul în vînt, la un nivel mai ridicat decît bordul de sub vînt, unde stătea mult mai bine. Părea un pufuleţ, un pui micuţ de găină bun de alintat. Pînă la urmă a zburat de pe punte, dar nu părea de loc bucuros. În timp ce trebăluiam pe puntea din provă, „a aterizat" chiar lîngă mine un peşte zburător.

La 19 septembrie am întîmpinat un vînt din sud şi cu greu am putut menţine capul pe est-sud-est. Aş fi obţinut un rezultat bun dacă navigam în volte, dar am preferat să înaintez spre est, aşteptînd să fiu împins spre vest de alizeul de sud-est, sub a cărui influenţă trebuia neapărat să intru.

Dis-de-dimineaţă, la 20 septembrie, am decis să virez şi după ce am terminat manevra, timp de o jumătate de oră a durat punerea în ordine a velelor şi a dispozitivului de cîrmă automată. Cu vînt de 22 noduri „Gipsy Moth" înainta greu. Am avut mari dificultăţi ca să navighez cu vînt strîns. Valurile o izbeau puternic şi din cînd în cînd o succesiune de trei sau patru valuri o loveau, căutînd să o aducă în vînt. Pînă la sfîrşit s-a orientat cu prova direct în vînt şi s-a oprit. În aceeaşi dimineaţă, la 10 h 40', am constatat că, în sfîrşit, navigam pe direcţia alizeului sud-est. În locul focului de furtună l-am ridicat pe cel de 300 picioare pătrate. Iată cum mă lamentam în jurnalul de bord :

„Probabil că sînt foarte slăbit ; o acţiune cît de simplă îmi pare un mare efort. Mă simt apoi foarte neajutorat, căci am pierdut complet controlul echilibrului pe picioare. În orice caz, ar fi bine să mai las la o parte alte treburi şi să mă ocup de mine însumi. Este o zi minunată. Totul în jur e albastru şi alb ; o schimbare uimitoare, faţă de zilele precedente".

Seara am ridicat vela mare în locul velei de capă, ca să profit de alizeu. „Gipsy Moth" naviga cu vînt strîns, înaintînd cu 5,5 no-

[1] Pasăre palmipedă mică, cu pene negre stropite cu alb *(Hydrobates pelagicus)* ; trăieşte în larg, în Atlantic şi Mediterană. — *N.T.*

duri sud-vest. Atunci am încercat una dintre cele mai mari decepţii din cursul călătoriei.

Să explic împrejurările. De unde mă aflam, adică la 4° latitudine nordică şi 21° longitudine vestică, vechea rută a cliperelor se curbează uşor spre vest, spre Atlanticul de sud, către Ilha da Trinidad [1], de unde apoi se abate uşor spre sud-est, trecînd prin apropierea insulelor Tristan da Cunha [2] pentru a atinge meridianul Greenwich la 40° latitudine sudică. Din poziţia în care mă aflam, pînă la punctul unde ruta cliperelor ocolea Capul Bunei Speranţe pe la sud, distanţa era de aproximativ 5 000 mile, egală cu 700 de ore navigînd cu o viteză de 7,14 noduri. Primele 1 500 mile ale acestei rute treceau prin zona alizeului de sud-est. Capul Bunei Speranţe aflîndu-se de asemenea, spre sud-est, „Gipsy Moth", asemenea cliperelor, trebuia să urmeze cel puţin 1 500 mile în această direcţie. Eram foarte convins că pe acest parcurs „Gipsy Moth" va naviga excelent căci făcusem proba în apele relativ calme ale Solentului, pe vînt de 30 noduri şi am constatat că putea strînge vîntul, la fel ca un *12 Metri*. Planurile mele se bazau pe încercarea de a naviga timp de 100 de zile mai strîns în vînt decît realizaseră cliperele în această zonă. Cu alte cuvinte, plănuisem să scurtez în diagonală curbura şi să readuc cu nu mai puţin ca 800 mile parcursul pînă la Capul Bunei Speranţe. Am reglat cu atenţie velele, astfel ca să strîng cît mai mult posibil vîntul de sud-est. Vîntul devenise o briză slabă, ideală şi marea se mai potolise. Valurile erau acum destul de mici — oiţe, cum le numeam eu — dar am constatat că din cauza lor „Gipsy Moth" devenise un fel de gloabă, căci trei valuri succesive îi reduceau, fiecare, viteza cu cîte 3/4 de nod. Din cauza primului val viteza se reduse de la 5 1/2 noduri la 4 3/4 noduri, al doilea o scădea la 4 noduri şi al treilea la 3 1/4 noduri. La al patrulea sau al cincilea val, iahtul ajungea complet cu prova în vînt şi se oprea. Singurul mijloc de a evita oprirea, menţinînd dispozitivul de cîrmă automată în acţiune, era de a alege un cap cu 20° mai sub vînt. Aceasta însemna că nu puteam strînge vîntul mai mult decît cliperele şi planul meu, pe care puneam bază, s-a năruit din temelii. Trecerea de la alura unui cal de curse, la

[1] În portugheză ; insula Trinidad, situată în Oceanul Atlantic, în dreptul coastei Venezuelei ; are 4 828 km² şi 793 000 locuitori ; port principal : Port of Spain. — *N.T.*

[2] Grup de insule în sudul Atlanticului ; insula principală are 117 km² şi 280 locuitori. — *N.T.*

acea a unei gloabe a fost prima mare decepție pe care mi-a produs-o „Gipsy Moth" în cursul călătoriei.

A fost o perioadă plictisitoare și totodată obositoare. Dacă încercam să mențin nava constant în vînt strîns, aceasta era lovită puternic de valuri, dîndu-mi temeri în privința rezistenței osaturii navei. Dar trebuia să merg cît mai repede posibil, ca să nu cad fără speranță sub viteza realizată de clipere. Nu reușeam să stabilesc contacte destul de bune prin radio și am avut dificultăți cu acumulatoarele ; nu ajungeam să le încarc suficient. Durerile de la picior nu-mi dădeau răgaz ; după cel mult două ore mă trezeam și scăpam de ele doar cînd mă ridicam în picioare. Însemna că niciodată nu avem să dorm mai mult de două ore. Era cald și transpiram îngrozitor ; mă întrebam dacă nu pierdeam prea multă sare din corp. Am hotărît ca în fiecare zi să beau o jumătate de pahar de apă de mare, ca să pun sarea la loc.

În dimineața de 21 septembrie, cînd m-am trezit din somn, nava era cu prova spre est, cu toate velele mascate. În timp ce dormeam, tangajul a adus nava cu prova în vînt și, după ce s-a oprit, fără îndoială că a primit vîntul din celălalt bord. Am fixat cît am putut ghiul velei mari și am reluat capul după volta în vînt. La amiază am văzut un vas mare (de atunci, timp de două luni, nu aveam să mai întîlnesc vreo altă navă). Mă aflam la 2°19'N și 21°43'V. Era petrolierul „African Neptune". S-a abătut din drum și a venit foarte aproape de mine, sub vînt. Întotdeauna mă tem cînd un vas mare se apropie de un iaht în largul mării. Dacă vine din partea din vînt, velele nu mai primesc vînt de loc și iahtul nu mai poate manevra. Cînd nava intră în derivă iahtul intră în ruliu și este amenințat să-și avarieze greementul prin lovirea de bordul navei, așa cum i s-a întîmplat lui David Lewis în Cursa transatlantică solitară din 1960. Din fericire „African Neptune" a fost bine manevrat și n-am avut nimic de suferit. Căpitanul m-a întrebat dacă îmi putea fi de folos cu ceva alimente proaspete, gest pe care l-am apreciat în mod deosebit. Cînd a apărut petrolierul, tocmai încercam să pun în funcțiune pompa din cocpit pentru golit santina, iar piesele acesteia erau răspîndite de jur împrejur. Am coborît în cabină pentru a scoate la iveală denumirea mea de cod, GAKK, reprezentată printr-o serie de pavilioane, o lampă de semnalizare și un megafon. Am încercat să comunic cu cei de pe vapor cu ajutorul lămpii de semnalizare, dar n-au părut să-i dea atenție. După ce vasul a dispărut în depărtare, am reluat reparația

pompei, căci în santină se adunase multă apă din cauza valurilor care spălau puntea, apa năvălind prin nara puțului ancorei. Mă temeam că, nereparînd pompa, voi fi obligat să golesc apa din santină cu găleata. Pînă la urmă am descoperit defectul : una dintre capetele de cauciuc ale pompei nu se păsuia cum trebuie. Am aranjat-o, și pompa a mers. Mîndru de succes am făcut o vizită butoiașului cu bere. Mă gîndesc cu jale, că pe o asemenea căldură nu aveam acces la berea din butoiaș. Am cercetat dacă nu cumva era vreo pungă cu aer sau vreo obturare, dar nu am găsit nimic în neregulă. Am ajuns la concluzia că cilindrul cu CO_2 avusese o scurgere și de aceea nu mai avea suficientă presiune.

Seara notam în jurnal :

„Nu înțeleg de ce nu mi-e foame de loc. Este ora 9 seara ; s-a întunecat de o oră și un sfert dar nu am chef de mîncare. Micul dejun a constat din două felii de pîine integrală și o mică gustare, prînzul dintr-o singură felie și o Ryvita cu curmale și brînză. După amiază, ceaiul l-am băut gol".

Am trecut ecuatorul la 22 septembrie. Evenimentul a fost interesant. Am ieșit pe punte pentru a executa cîteva observații la soare, la ora culminației locale și ca de obicei am căutat spre sud imaginea reflectată a soarelui în oglinda sextantului. Mi s-a părut ciudat să o găsesc acum spre nord-est, dar mi-am dat seama imediat că, navigînd spre sud, s-a schimbat și orientarea mea față de soare, acum aflîndu-se spre nord față de poziția mea. Am început să fixez poziția după soare. Cînd acesta trece meridianul, trebuie să pivotez cît mai repede posibil ; eram cu fața la nord-est și după numai cîteva secunde, m-am pomenit cu fața spre nord-vest. E foarte dificil de făcut observații la soare în aceste condiții, căci mijlocul de a măsura înălțimea soarelui deasupra orizontului constă în a oscila încet sextantul, cu mișcare pendulară, pînă cînd marginea reflectată a soarelui tangentează linia orizontului.

De cîteva zile mă întreceam cu soarele, care „se deplasa" spre sud în timpul iernii boreale. Am cîștigat întrecerea cu o diferență de 22 mile, căci proiecția terestră a soarelui, adică piciorul verticalei imaginare de la Soare la centrul Pămîntului, am găsit-o, la amiază, cu 22 mile la nord de ecuator. Am strîns hărțile reprezentînd Atlanticul de nord și am scos la iveală seria cu Atlanticul de sud.

Trecerea dintr-o emisferă a oceanului în cealaltă a fost un eveniment emoţionant.

Cînd se navighează cu soarele aproape la zenit, este prudent să se mai facă şi unele determinări de poziţie după stele şi, din fericire, era o noapte admirabilă, înstelată. M-a intrigat o stea strălucitoare lîngă Canopus [1], dar curînd mi-am dat seama că se mişcă şi că deci era un satelit. Sînt impresionanţi aceşti sateliţi, sau mai bine zis, este impresionant gîndul că omul este acela care i-a trimis în Cosmos, dîndu-le străluciri de stele.

Tocmai acum s-a ivit şi un al doilea cusur al lui „Gipsy Moth". În cîteva rînduri, cînd vîntul slăbise din intensitate, notam în jurnalul de bord că navigaţia se desfăşura în mod satisfăcător, dar după cîteva minute sau ore ştiam că urmau să fie inserate dificultăţile pe care le întîmpinam pentru a menţine nava pe direcţia necesară. Jurnalul de bord este plin de asemenea notaţii : „«Gipsy Moth» continuă să vină în vînt şi îşi încetineşte mersul" ; „am impresia că nava se înclină prea mult, înfruntînd greu valurile, uneori parcă ar fi ţinută locului" ; „cîrma automată nu poate menţine controlul direcţiei : nava este prea ardentă" ; „iahtul navighează fără control ; la dracu, iar trebuie să schimb ceva la greement !" ; „nu pot să mă menţin pe picioare din cauza izbiturilor violente ale valurilor cînd vîntul depăşeşte 20 noduri şi înclinarea de 40° este mult prea mare" ; „mi se pare că s-a defectat paleta cîrmei automate din cauza şocurilor violente" ; „«Gipsy Moth» navighează cu vînt real la 65°. (De fapt nava ar trebui să aibă capul la cel mult 50° faţă de vîntul real.)"

Din acel moment, cu excepţia scurtelor perioade cînd vîntul cădea şi marea era mai calmă, am dus o luptă aproape permanentă pentru a menţine navigaţia cu vînt strîns. La început am crezut că dispozitivul de cîrmă automată nu era în stare să stăpînească echea. Dar întîmplător am descoperit adevărata cauză. Într-o zi, stam pe punte privind înainte, cînd deodată s-a pornit o rafală de vînt de 20—25 noduri. Nava şi-a sporit înclinarea şi spre mirarea mea am văzut etrava abătîndu-se cu aproape 30°, derapînd pe apă, ca un cuţit cu care se întinde unt pe o felie de pîine. Abia atunci am înţeles cauza necazurilor şi nedumeririlor mele : „Gipsy Moth" avea un unghi critic de înclinare. Cînd însă carena se înclina cu un grad sau două mai mult decît unghiul critic, toată par-

[1] Steaua α din constelaţia australă Carina. — *N.T.*

tea anterioară a navei derapa sub vînt, nava plecată într-o parte se comporta cu totul diferit şi zburda cu mare viteză, abătîndu-se cu 30° de la direcţia prevăzută. În această situaţie „Gipsy Moth" alerga cu viteză uimitoare, dar evident, era un neajuns căci nu corespundea cu drumul hotărît de mine. Prin descoperirea acestui cusur mi-am mai explicat încă o nedumerire. În general, cînd navighezi cu vînt strîns şi vrei să te abaţi cu 5 sau 10°, manevra necesară constă în a fila scota velei mari şi nava se va grăbi să iasă de sub vînt. La „Gipsy Moth" era necesară o manevră exact contrară ; pentru a se abate cu cîteva grade, trebuia să se întindă cît mai tare velele ! Rezultă însă că se schimba unghiul de înclinare şi nava alerga abătîndu-se.

La 23 septembrie am avut pentru prima dată la prînz recoltă de creson cultivat la bordul navei ; l-am preparat cu Barmene [1], puţină maioneză, un pic de usturoi şi cîteva stafide. Eram hotărît să mai cultiv creson, dar mă chinuia o îngrozitoare letargie. Orice activitate pe care trebuia să o execut de două ori pe zi (de exemplu, stropitul cresonului) mi se părea o povară. Era cald, prea cald ca să stau mult timp pe punte şi destul de cald în cabină, 83°F (peste 28°C) la ora 5 după amiază. Jos în cabină ar fi fost mai plăcut dacă aş fi putut deschide spiraiurile, dar cum încercam, năvăleau stropi de apă. În plus, îmi era foarte greu să lucrez la un unghi de înclinare de 20—30°. Mă răcoream cu găleţi de apă de mare turnate pe cap în cocpit.

Nu puteam suporta violentele izbituri de valuri, cînd vîntul depăşea 20 de noduri şi nava se înclina la 40°. Căutam să mă obişnuiesc cu toate, spunîndu-mi că alizeul de sud-est nu este un zefir.

Am hotărît să sortez provizia de fructe şi să elimin tot ce s-a stricat. Mai aveam şapte portocale, douăsprezece mere, treisprezece lămîi şi cam o duzină de grepfruturi (am uitat să le număr exact). Foarte puţine dintre ele erau stricate. Le pusesem în plase, fiecare fruct fiind învelit separat în cîte o foiţă.

Am încercat, dar n-am izbutit să intru în comunicaţie prin radio cu Cape Town. Operatorul de la staţia respectivă mi-a spus că mă putea auzi, dar slab ; la rîndul meu, îl auzeam din cînd în cînd, tot slab ; apoi, o voce de femeie începu să vorbească strident, acoperind totul.

[1] Produs alimentar conservabil, bogat în vitamine şi conţinînd drojdie de bere. — *N.T.*

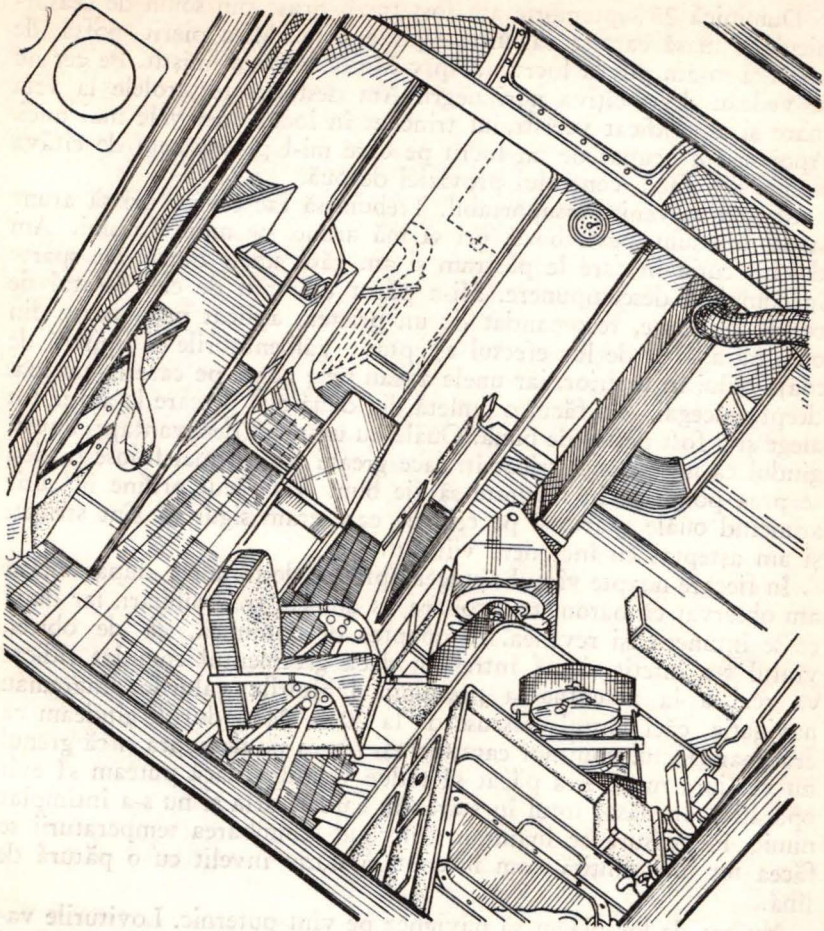
Erau însă și momente agreabile. Noaptea de 23—24 septembrie a fost foarte plăcută ; aș fi stat tot timpul în cocpit. „Gipsy Moth" naviga foarte frumos, cu 6 2/3 noduri. Umbra lunii reflecta o curbă perfectă pe vela mare, bine întinsă. Suprafața apei era aproape neclintită. Valuri slabe loveau pereții navei. Am constatat că mai aveam de navigat cu vînt din provă încă 1 250 mile.

Am avut succes, reușind să pun în mers vechea pendulă electrică. Prima dată am montat-o în 1957, la bordul iahtului „Gipsy Moth" și a iernat de atunci în fiecare an în dormitorul meu de acasă. Dar în ultimul timp nu mai mergea. Am rotit dispozitivul de pulverizat lubrifiant siliconic sub presiune în orificiul de reglare din spatele ceasornicului și am pus mecanismul la mers rapid. Ceasornicul a pornit, sper, pentru o durată mai lungă de timp. Mi-am amintit de Joshua Slocum și de ceasornicul său cu o singură limbă, pe care l-a fiert în ulei ca să-l fac să meargă.

La 24 septembrie s-au împlinit patru săptămîni de cînd sînt pe ocean. Am străbătut 3 887 mile cu o medie zilnică de 138,6 mile. Am călcat regula pe care mi-am impus-o de a nu bea alcool decît seara. A fost o zi înnebunitoare ; am tot ridicat și coborît vele, fără a reuși să mențin iahtul pe direcția dorită. Pînă la sfîrșit, scîrbit, am lăsat nava în voia ei și am coborît în cabină ca să iau, nici eu nu mai știu bine, un prînz tardiv sau un ceai de după amiază timpuriu, constînd dintr-un păhărel de gin cu lămîie [1] și o bucată din roata, pe sfîrșite de cedar scoțian, de o calitate rar întîlnită. Am terminat provizia de unt proaspăt englezesc. M-a mirat nespus faptul că untul nu se rîncezise pe căldura de la tropice.

Am avut din nou mari necazuri cu dispozitivul de cîrmă automată. Transmisia echei s-a destrămat și am instalat destul de greu una nouă ; aveam impresia că trag de căpăstru un cal pe jumătate epuizat. Am meșteșugit cu un scripete, încercînd să îmbunătățesc transmisia, dar cînd am ajuns la extremitatea pupei, „Gipsy Moth" întocmai ca un cal nărăvaș, mai întîi a încercat să mă răstoarne, apoi a venit cu prova în vînt, ceea ce m-a determinat să mă reped la eche pentru a evita mascarea velelor și oprirea navei. Am gresat transmisiile echei la locurile unde se frecau mai mult și mi-a părut rău că nu m-am gîndit la asta mai devreme. Am încercat iarăși să intru în legătură prin radio cu Cape Town, dar din nou, pe frecvența respectivă, o voce puternică de femeie a acoperit totul.

[1] De fapt este vorba de *lime*, preparat dintr-o specie de lămîie mică *(Citrus aurantifolia)*. — *N.T.*



1. Cabina înclinată la 35°

Duminică 25 septembrie am fost trezit brusc din somn de ceasornicul de masă care se răsturnase peste mine. Mi-a pierit pofta de somn şi m-am pus la lucru. „Gipsy Moth" naviga liniştit. Pe cer nu se vedeau decît cîţiva nori negri. Am desfăcut terţarolele la vela mare şi am ridicat velastraiul trinchet în locul unei vele mai mici. Apoi m-am ocupat de un lucru pe care mi-l propusesem de cîtăva vreme să-l fac : controlul proviziei de ouă.

Mirosul devenise insuportabil. Trebuia să fac ceva : ori să arunc sursa mirosului peste bord, ori să mă arunc pe mine însumi. Am deschis cutia în care le păstram şi am găsit unele dintre ele sparte în completă descompunere. Mi-a părut tare rău de ele. Stratul de ceară de albine, recomandat de un prieten, aplicat pe o parte din ouă, nu a avut de loc efectul aşteptat ; gălbenuşurile se lipiseră de coaja oului în interior, iar unele aveau pete negre pe care le-am luat drept mucegai. Am făcut o omletă din două ouă pe care le-am putut alege şi a fost destul de bună. Ouăle au un mare dezavantaj ; numai gîndul că un ou este stricat îţi face greaţă şi nu-l mai foloseşti, deşi se prea poate ca în realitate să fie bun. Am făcut ordine în cutie aruncînd ouăle sparte şi pe cele de care eram sigur că sînt stricate şi am aşteptat cu încredere viitorul.

În fiecare noapte vîntul ajungea aproape de tăria 6 ; după amiază am observat că barometrul cobora cu doi sau trei milibari, iar după ce se întuneca îşi revenea. În noaptea de duminică, ca de obicei, vîntul s-a înteţit şi mă întrebam dacă greementul complet ridicat va rezista la accentuarea presiunii. Izbiturile valurilor îngreuiau navigaţia, căci vîntul crescuse de la 20 la 24 noduri ; gîndeam că era doar efectul unui nor care tocmai trecea pe deasupra şi că grenul nu va dura mult. Era păcat să reduc velatura dacă puteam să evit operaţia. Am lăsat totul în starea în care se afla şi nu s-a întîmplat nimic. Pe măsură ce înaintam spre sud schimbarea temperaturii se făcea tot mai simţită ; am început să dorm învelit cu o pătură de lînă.

Nu era de loc plăcut să navighez pe vînt puternic. Loviturile valurilor încetineau mersul pînă aproape de oprire, după care iahtul avea tendinţa să vină în vînt, ca şi cum cîrma automată nu ar mai fi funcţionat. Crezusem că despre aşa ceva e vorba şi am vrut să acţionez asupra dispozitivului pentru a orienta nava ceva mai sub vînt. Ar fi trebuit să am cu mine încă doi echipieri : o maimuţă şi un elefant ; maimuţa, ca să execute diverse operaţii cînd „Gipsy Moth" se înclina la 35° sau chiar mai mult, iar elefantul ca să ţină echea în grenuri, cînd aceasta devenea incontrolabilă.

Luni noaptea (26 septembrie), instalat confortabil în cușetă și absorbit de aventurile comisarului Maigret din *La Grande Perche* [1] am auzit deodată un zgomot asurzitor la pupă, urmat de o puternică plesnitură de velă ; am crezut că s-a rupt ceva la dispozitivul de cîrmă automată. Am dat fuga pe punte dar abia mă puteam ține pe picioare fără centura de siguranță. M-am liniștit însă, constatînd că era ruptă numai o transmisie a echei. Am desfăcut unul dintre brațele scondrului, cu care am înlocuit transmisia ruptă, sperînd că aceasta cedase numai din cauza vechimii și că una nouă va rezista. Operația a durat destul de mult pe vînt puternic și mare agitată, dar am executat-o și m-am înapoiat la cușetă atît de somnoros, că nu-mi puteam ține ochii deschiși. N-am avut parte să dorm mult timp ; „Gipsy Moth" primea lovituri atît de puternice încît nu le puteam suporta. Abia ținîndu-mă pe picioare, am urcat din nou pe punte. Am coborît vela mare și după aceea am reușit în sfîrșit să mă odihnesc.

După vreo două ore m-am sculat cu intenția de a merge pe punte și de a ridica din nou vela mare, dar mai întîi am hotărît să beau o ceașcă de cacao fierbinte. În timp ce o sorbeam cu nesaț, vîntul s-a întețit pînă la 25 noduri. Am ridicat velastraiul de furtună renunțînd la vela mare. În dimineața aceea n-a lipsit mult ca să se termine cu călătoria mea, căci abia am scăpat dintr-un accident destul de neplăcut și absurd. Vremea continua a fi urîtă și „Gipsy Moth" era mult hărțuită. Fiind la toaletă, ușa s-a deschis larg iar eu am închis-o. Pe neașteptate, ea s-a redeschis și ieșind din țîțîni, a căzut lovindu-mă puternic cu clanța în frunte și zvîrlindu-mi cît colo ochelarii. Lovitura mi-a produs o tăietură deasupra ochiului, lăsîndu-mă năucit. Nu pricep cum de nu mi s-au spart ochelarii ; cît despre rană, a fost nevoie doar de o tamponare cu un dezinfectant. Am scăpat ca prin urechile acului căci clanța mă putea lovi în ochi, după ce sfărîma în bucăți lentilele ochelarilor !

A doua zi a avut loc un eveniment important : bărbieritul. Nu am putut folosi oglinda din toaletă pentru că îmi era imposibil să mențin poziția necesară cînd „Gipsy Moth" era înclinată. Am luat așadar o găleată cu apă și o oglindă de mînă și m-am instalat în cabină. Spun toate acestea deoarece unii cred că pentru a te bărbieri

[1] *O prăjină lungă*, roman polițist de Georges Simenon, scriitor belgian de limbă franceză ; în majoritatea romanelor sale, eroul principal este comisarul Maigret. — *N.T.*

în timpul navigației este destul să iei briciul în mînă ; iată de ce navigatorii sînt aproape întotdeauna bărboși !

Rulmenții din material rezistent ai dispozitivului de cîrmă automată păreau să aibă o mică bătaie, producîndu-mi o mare îngrijorare. Acest dispozitiv are numeroase piese care se pot defecta.

Cu toate eforturile mele, de a rezolva problema ouălor, în cutia lor nu era totul în ordine. Mirosul mă deranja în cabină, așa că le-am transportat în cocpit unde am găsit pentru ele un loc într-un cheson din pupă. Paisprezece duzini de ouă, în afară de cazul cînd sînt stricate și nu te mai interesează starea lor, formează un colet delicat care trebuie manipulat cu atenție, mai ales cînd condițiile de navigație sînt grele. Cred că acest mare colet (chiar prea mare) a fost trîntit înainte de plecare, în timpul cînd era transportat spre navă sau înainte de pornirea acesteia în călătorie și că mirosul provenea, în cea mai mare parte, de la ouăle sparte atunci. Pînă la sfîrșit ouăle n-au mai avut o viață lungă. După cîteva zile mirosul a devenit din ce în ce mai puternic, așa că am aruncat totul în apă uitîndu-mă cu jind după cutia care a dispărut cînd nava a trecut peste ea. Nu ți se întîmplă des să arunci aproape douăsprezece duzini de ouă și mărturisesc că pentru mine a fost o pierdere importantă. Lăsîndu-mă prins de povestea cu ouăle am lăsat deoparte alte evenimente. În după amiaza aceea cînd m-am bărbierit s-a întîmplat un lucru ciudat. Am hotărît să pompez apa din santină pentru a verifica dacă pompa funcționa. Mă așteptam ca operația să se termine repede, pentru că supravegheam în mod regulat santina ca să nu se colecteze prea multă apă ; de dimineață, la inspecție, găsisem foarte puțină apă. Am încercat deci operația fără să-i dau prea multă atenție dînd frîu liber imaginației ; visam cu ochii deschiși. Deodată mi-am dat seama că pompa mergea de multă vreme. Întîi am crezut că poate o supapă nu funcționa cum trebuie și că recirculam aceeași apă. Am căutat un băț ca să verific nivelul și am constatat că apa se revărsa afară din toaletă ! Pe semne că atunci cînd am încercat să mă bărbieresc în toaletă am lăsat deschis ventilul de intrare, de la fund, după care m-am mutat cu instrumentele de ras în cabină. Ventilul fiind deschis, apa a tot pătruns liniștită în interiorul navei pînă am început pomparea.

În cea de-a 32-a zi de călătorie (28 septembrie) mă aflam la 1 940 mile de punctul în care trebuia să tai meridianul Greenwich la 40° latitudine sudică. Cliperul „Cutty Sark", tot în a 32-a zi de călătorie, se afla la 1 900 mile distanță de același punct. Am calculat astfel că velierul avea în această zi un avans de numai 40 mile

față de mine. Vremea se răcea mereu. Am încercat să port cămașă de lînă și pantaloni lungi chiar și în cabină. Continentul Antarctica începea să-și arate colții !

După ce, în ziua de 28 septembrie, făcusem calculul acela încurajator în comparație cu performanța lui „Cutty Sark", ziua de 29 a început prost, chesonul de la pupa babord fiind complet inundat. Probabil că în timpul unei schimbări de velă ghiul velei mari, zbătîndu-se, a smuls un ochet cu bolț fixat pe punte, rămînînd astfel o gaură în acoperișul chesonului. Paguba era mare, deoarece chesonul era plin cu cărți, acum distruse, toate. Am golit din nou santina prin pompare și am constatat că erau necesare 35 de curse de pompă în acest scop. Speram că mai era încă vorba de apa provenită de la toaletă, din ziua precedentă, care nu se golise complet atunci.

După ce am terminat pomparea, am constatat că trebuie să-mi strîng cureaua pantalonilor. Mi-am măsurat talia, scăzuse la 30 3/4 inches ; ca o talie de cuconiță subțirică, mi-am spus. Era cert că scăzusem în greutate, ceea ce nu mă mira de fel, dar nu știam cum să capăt mai multă poftă de mîncare. Alegeam cîteva feluri din cele pe care le preferam, dar erau multe zile cînd mîncam în silă. Mi-am oferit un gin. Mare greșeală ! Îmi intrase în cap că ginul era aducător de furtună și de muncă grea pe punte.

Și ca o coincidență, temerea mea s-a adeverit, căci s-a pornit o furtună de la 160°, aproximativ de la sud-sud-est, marea devenind oribil de agitată. Furtuna venea din direcția spre care mă îndreptam, așa că deocamdată nu puteam face mare lucru. Am căutat să stau întins în cușetă, dar mi-a fost imposibil din cauza durerilor de la piciorul drept. Ca să nu mă mai expun necazurilor aduse de păhărelul de gin (sau de șampanie), mi-am oferit, în schimb, un rachiu fiert „cu accesorii". Nu-mi amintesc ce înțelegea Jorrock prin „accesorii", dar cred că era vorba de zahăr și lămîie. În orice caz, combinația era excelentă și reconfortantă. Furtuna s-a mai liniștit, dar marea era încă agitată și înaintam încet, cu vela artimon terțarolată și cu focul de furtună. Stimulat de rachiu, am început să meșteresc pe punte, am gresat și am pus ulei la două vinciuri care, fiind înțepenite, nu le-am mai putut utiliza noaptea trecută. Am fixat apoi o transmisie la dispozitivul de cîrmă automată. Erau operații foarte necesare, căci vinciurile și dispozitivul îmi dăduseră multă bătaie de cap noaptea trecută. M-am gîndit că era inutil să virez de bord, așa că m-am dus să mă culc. M-a trezit zgomotul velelor, cînd nava a virat singură. În întuneric, zgomotul și fîlfîitul velelor erau atît de puternice încît puteau speria și un elefant. Mi-am pus

centura de siguranţă, dar n-am avut vreme să mă îmbrac şi am ieşit pe punte în pijama, cu picioarele goale. Cum velele din pupă erau mascate, am hotărît să nu mă ating de ele şi să las iahtul să navigheze cu murele la babord. Nu funcţiona nici un vinci. Apoi, dispozitivul de guvernare automată s-a blocat. Safranul nu a fost în stare să-l readucă în ax. Am fost obligat să manevrez manual pentru ca nava să înainteze din nou, şi în acelaşi timp să mă ocup de cîrma automată. Operaţia era dificilă, căci efortul impus echei era enorm atîta timp cît cîrma automată era cuplată şi cu greu reuşeam să manevrez echea. În acelaşi timp trebuia să supraveghez proiectoarele ; unul puternic, ca să pot vedea ce se defectase la dispozitiv şi altul normal pentru lucrul pe punte. La un moment dat, o sticlă goală, lăsată să se usuce pe bancheta cocpitului ca să o umplu cu petrol lampant, mi-a căzut peste laba piciorului învineţindu-mi o unghie. Această ultimă întîmplare mi-a fost de folos, căci mi-a atras atenţia asupra absurdităţii de a mă grăbi, căutînd să fac mai multe operaţii deodată ; şi nu era de mirare că scădeam în greutate.

5

Aştept să înceapă vîntul şi ploaia

La 1 octombrie, după cinci săptămîni de la plecare, am început să am din nou poftă de mîncare şi de dimineaţă am mîncat pe săturate. Dormisem bine şi mă simţeam odihnit. Am ieşit pe punte să schimb focul de furtună cu cel de manevră şi mişcarea mi-a stîrnit foamea. Pe punte am găsit şi un peşte zburător aşa că am avut un mic dejun de neuitat : un grepfrut (aproape un sfert din el l-am aruncat, fiind stricat), doi cartofi prăjiţi ca garnitură la peştele zburător, două felii de pîine integrală prăjită, cu unt şi marmeladă, o ceaşcă şi jumătate de cafea.

După ce am dat gata totul m-am urcat pe punte şi am mai ridicat cîteva vele.

Între a 32-a şi a 35-a zi de călătorie am pierdut avansul pe care-l aveam faţă de performanţa navei „Cutty Sark". În a 32-a, a 35-a şi a 34-a zi, velierul realizase performanţe extraordinare, în comparaţie cu ale mele, şi de unde în a 32-a zi mă aflam numai cu 40 mile în urmă, în cea de a 35-a zi decalajul ajunsese la 352 mile. Eram descurajat şi uneori ajungeam aproape de desperare. Îmi dădeam seama că nava era mult prea mare pentru a fi manevrată pe vreme rea. Trezit din somn şi nevoit să părăsesc cuşeta pentru a face faţă unei situaţii care necesita o serie întreagă de operaţii dificile pe punte, toate le vedeam în negru. Mă gîndeam cît de diferită era situaţia mea faţă de aceea de a fi de cart pe o navă cu un echipaj bun, gata să înfrunte orice primejdie în orice împrejurare. Dezolarea n-a ţinut mult şi ca-ntotdeauna, după ce mi-am asigurat cîteva ore de somn sănătos, m-am simţit reconfortat. Aveam chef de lucru şi-mi făceam de treabă din orice. Am stropit grădiniţa şi am semănat din nou seminţe în locurile din care culesesem cresonul. Am pus şi muzică. Ce minunată pare viaţa, cînd toate îţi merg din plin şi mai poţi asculta şi o muzică ! Înregistrările făcute de Giles au avut

darul să mă liniştească şi mi-am dat seama că prea luasem lucrurile în tragic, necăjindu-mă pentru toate fleacurile.

Alizeul de sud-est a trecut dincolo de limitele normale, bătînd ca vînt din provă, cînd de fapt ar fi trebuit să am, de cel puţin trei zile, vînturi de nord-est, care mi-ar fi permis să înaintez repede şi să evit astfel de a mai înfrunta o furtună.

În seara zilei de 1 octombrie mă aflam încă în zona alizeelor de sud-est şi de aceea în notele mele din jurnalul de bord mă plîngeam : „Mi se pare că sînt condamnat să călătoresc veşnic spre sud". Era o noapte întunecoasă şi cînd am ieşit pe punte cerul şi marea erau la fel de negre, dar, treptat, am deslușit o diferenţă. Am notat în jurnal : „Marinarii de pe clipere erau obligaţi să cunoască precis unde se află fiece parîmă, căci noaptea nu aveau nici un fel de lumină. Cînd eşti de cart, curînd te obişnuieşti cu întunericul şi este uimitor cîte poţi vedea totuşi ; cei din echipajele cliperelor erau cîteodată nevoiţi să sară în mare grabă din hamace — aşa cum mi se întîmplă şi mie — cînd se dădea comanda : „Toţi marinarii pe punte". După cîteva ore am ieşit din zona alizeului. Nu-mi venea să cred ochilor cînd am citit pe compas direcţia sud-est. Pentru prima dată de cînd am trecut ecuatorul am putut orienta capul către meridianul Greenwich şi paralela de 40° S. În acel moment mă aflam la 300 mile sud-est de insula Trinidad.

Vîntul s-a ridicat pînă la 24 noduri şi mă aştept la o rafală din nord-est, astfel că am filat toate scotele şi am terţarolat de două ori vela mare. Am făcut rău, căci vîntul a căzut la 18 noduri. Dar „Gipsy Moth" naviga atît de frumos şi era atît de minunat că înaintam în direcţia dorită, încît n-am mai regretat. Tot atunci mi s-a întîmplat şi un lucru neplăcut : am scăpat peste bord cea mai mare şi mai utilă şurubelniţă, încercînd să ameliorez funcţionarea vinciului Lewmar, prin strîngerea opritorii ghidajului de la scota velei mari.

În noaptea de 2 octombrie am zărit Crucea Sudului. O văzusem pentru prima oară în 1938, cînd împreună cu Sheila mă întorceam acasă din Noua Zeelandă. Momentul a fost emoţionant, deşi între timp mi s-a părut că una dintre cele patru stele ale Crucii a mai scăzut din intensitate, dăunînd frumuseţii constelaţiei.

Mă aflam acum într-o parte pustie a oceanului, unde trec doar puţine nave. Am văzut o pasăre mare zburînd la o distanţă de 75 yarzi ; cred că a fost un albatros [1] dar se prea poate să fi fost

[1] Pasăre marină de larg, asemănătoare cu pescăruşul dar mai mare *(Diomedea exulans)*. — *N.T.*

un exemplar dintr-o specie de petreli [1]. Am agăţat de peretele cabinei o admirabilă eşarfă de mătase a Sheilei pe care erau imprimate trăsuri cu cai şi imediat s-a creat o atmosferă veselă, luminoasă.

Luni, 3 octombrie, am făcut un sondaj în rezervorul de apă dulce şi am constatat că mai conţinea numai 21 galoane [2] ; mai aveam însă o jumătate de bidon (circa 2 1/2 galoane), luat ca rezervă la stăruinţa lui Giles. Pentru mai multă siguranţă, ca să nu rămîn fără nici o picătură, n-am ţinut cont de jumătatea de bidon. Micşorarea proviziei de apă era îngrijorătoare, dar nu gravă. La plecare, am ştiut că nu aveam la bord destulă apă ca să-mi ajungă pînă la Sydney ; mi-am asigurat cantităţile necesare pentru un consum moderat pe timp de şase săptămîni, bazîndu-mă că voi putea recolta suficientă apă de ploaie ca să-mi umplu rezervoarele, înainte de a duce într-adevăr lipsă. Am subestimat însă necesarul de apă ţinînd seama mai ales de udatul de două ori pe zi, a culturii de creson pe care o aveam la bord. Şi apoi apa este necesară la tot felul de alte operaţii : la coptul pîinii, la prepararea legumelor deshidratate, la amestec de ouă şi lapte praf. Cartofii îi puteam fierbe în apă de mare, dar orezul nu. În afară de faptul că am subestimat necesarul de apă, am exagerat poate şi perspectivele de ploaie, sau cel puţin posibilităţile mele de recoltare. Uneori, grenurile au fost însoţite şi de ploaie, dar după cît am apreciat nu în cantităţi recoltabile. Mi-am dat seama că am făcut o mare greşeală în previziunile mele, care ar fi putut să dea complet peste cap o călătorie lungă întreprinsă într-o navă mică dar care, pentru o călătorie de numai o săptămînă sau două, ar fi trecut, poate, neobservată. Sistemul meu de colectare constă în strîngerea apei de ploaie căzută de pe vela mare cu ajutorul unui ghiul prevăzut cu un şanţ, din care o puteam scurge, printr-o ţeavă, în rezervor. Uitasem însă că, de obicei, ploaia este însoţită de vînt puternic, şi că atunci vela mare nu este ridicată ; iar dacă este ridicată, stropii de apă sărată îi însoţesc pe cei de ploaie, apa colectată nefiind potabilă. Ar fi trebuit să fac în aşa fel ca să colectez apa de pe mizenă şi nu de pe vela mare, căci vela artimon rămîne ridicată şi în situaţii mai grele de vînt, mult timp după ce vela mare a fost coborîtă.

Se apreciază că, în mod normal, omul poate trăi destul de bine cu o jumătate de galon (adică patru pints) [3] de apă pe zi, socotind

[1] Păsări marine din familiile Procellariidae şi Hydrobatidae. — *N.T.*
[2] Unitate de măsură a capacităţii egală cu 4,546 l. — *N.T.*
[3] Măsură de capacitate pentru lichide egală cu 0,56 l. — *N.T.*

însă numai necesarul pentru băut şi preparat alimente, fără spălatul corpului sau veşmintelor. O jumătate de galon pe zi era raţia navigatorilor unui velier. Cu această raţie cele 21 galoane îmi ajungeau timp de 42 de zile. Era de neînchipuit ca în acest timp să nu plouă, dar nici nu aveam siguranţa că voi întîlni ploaie ; mă îngrijora mai ales faptul că navigasem atîta vreme fără să fi colectat o picătură de apă. Cît timp îmi ajungeau cele 21 galoane din rezervor ? Nu puteam să prevăd ; era oare posibil ca dintr-o cauză sau alta, să nu plouă de loc, sau să nu izbutesc să-mi refac provizia ? Speram să ajung la Sydney în 100 de zile, ceea ce însemna că mai aveam de navigat încă 65, dar se putea să nu ajung decît în 120, sau chiar în 140 de zile. Se mai putea întîmpla să se frîngă catargul, să nu mai funcţioneze radioul şi să rătăcesc luni întregi în aceste părţi ale oceanului puţin frecventate. Era puţin probabil să mi se întîmple aşa ceva, dar nu era exclus. Am hotărît să mă limitez la mai puţin ca o jumătate de galon pe zi şi să ţin socoteala fiecărui pint de apă consumată. Dacă prevedeam să consum un quart [1] pe zi, apa din rezervor îmi ajungea 80 de zile.

Ca să-mi risipească temerile, în timpul nopţii următoare s-a pornit un gren puternic, însoţit de ploaie. Am găsit oala lăsată în cocpit pentru a pregăti o omletă din praf de ouă, plină cu apă de ploaie. Mai tîrziu, în cursul dimineţii, ploaia s-a pornit din nou şi am dat fuga pe punte ca să instalez ţeava de plastic pentru colectarea apei din ghiu. Dar ploaia s-a oprit. La prînz s-a pornit din nou un gren ; am instalat iarăşi ţeava şi am colectat aproximativ un pint de apă sălcie. Am studiat cum curgea fiecare picătură de ploaie pe velă, pe ghiu, apoi în ţeava de colectare şi curînd m-am convins că trebuia să schimb metoda. Apa de ploaie se scurgea de pe vela mare prin şanţul ghiului velei, dar acesta avea găuri şi o mare parte din apă se pierdea. Între rafale, am corectat neajunsul şi la grenul următor am reuşit să colectez o găleată plină (cam 1 galon şi 1/2). Apa era tot sălcie, dar nu aveam ce face pentru că nu puteam înlătura sarea din stropii aduşi de grenuri şi din cei care îmbibaseră deja vela. Era totuşi potabilă, mai ales dacă nu beam prea multă deodată ; eu o foloseam numai la pregătirea alimentelor. Ştiam că după vreo două ore de ploaie zdravănă şi continuă, sarea avea să se spele şi că atunci voi izbuti să umplu rezervoarele cu apă dulce.

Dar cele două ore bune de ploaie neîntreruptă s-au lăsat mult aşteptate. Ploua intermitent, în rafale, formînd o pulbere prea fină

[1] Măsură de capacitate egală cu un sfert de galon, adică cu 1,136 l. — *N.T.*

pentru a merita să fie colectată, ori cu vînt puternic, care mă obliga să reduc vela mare, aşa că nu a fost chip să colectez ceva. La 14 octombrie rezerva scăzuse la şaisprezece galoane (plus jumătatea de bidon a lui Giles); socotind că am „cîştigat" un surplus de 1 galon şi 1/2 în grenul de la 4 octombrie, însemna că am consumat mult mai multă apă decît crezusem. Am hotărît să-mi impun un consum de apă şi mai sever.

Dacă aveam motive de îngrijorare în privinţa apei, nu puteam să mă plîng în ceea ce priveşte rezerva de alimente, care era suficientă. Consumasem, bineînţeles, tot ceea ce îmi plăcuse mai mult şi abia terminasem ultimul grepfrut şi ultima portocală. Cînd am savurat portocala, m-am gîndit că provenea din sudul Africii, că făcuse, aproape, cale întoarsă spre locul de baştină. La 14 octombrie mîncam ultimul cartof cu regretul că nu luasem o provizie mai mare, mai ales că este unul dintre alimentele mele preferate, care s-a păstrat şi bine. Pierderea celor paisprezece duzini de ouă a fost foarte grea dar mai aveam încă praf de ouă. Aveam şi cartofi sub formă de praf, dar ca să-i prepar — la fel ca şi praful de ouă — îmi trebuia apă. Dar cum apa potabilă o foloseam cu porţia, tot cu porţia trebuia să consum şi aceste alimente. Abia mai tîrziu mi-am putut da seama că unele tulburări pricinuite de alimentaţie în acea perioadă a călătoriei erau produse de lipsa proteinelor, resimţită de organism.

Zilele fără ploaie erau compensate de o vreme admirabilă, cu cer senin şi mare calmă. Eram dezamăgit că nu puteam naviga mai repede, dar am fost destul de filozof ca să mă bucur de vremea frumoasă. Am întîlnit numeroase păsări şi totdeauna mi-a plăcut să le observ obiceiurile. Mi-am amintit că o dată m-am oferit să arbitrez la o „Zi de întreceri sportive între păsări" şi am acordat porumbeilor Cape Pigeon [1] premiul întîi pentru zbor elegant. Am văzut mulţi albatroşi, dar în această parte a oceanului erau de talie mică — sub 4 picioare — cînd deschideau aripile. Erau pesemne tineri, cei mai vîrstnici aflîndu-se, probabil, la ţărm, pe ouă. Numeroase păsări brune, de culoarea ciocolatei, urmăreau iahtul; cred că erau o specie de petreli pe care marinarii de pe clipere îi numeau *Cape Hen* [2]. Uneori pluteau în cîrduri şi cîrîiau în depărtare, întocmai ca

[1] Specie de petreli *(Daption capense)* colorați în alb-negru, ce trăiesc mai ales în mările din jurul extremității sudice a Americii de Sud. — *N.T.*

[2] Literal, „găina capului", probabil pentru că sînt specifice regiunii din largul Capului Bunei Speranţe. — *N.T.*

găinile. Dar nu erau atît de blînde cum păreau ; am văzut una care ataca un petrel.

M-a alarmat, dar m-a şi interesat în acelaşi timp un mare mamifer care a înotat repede, de-a curmezişul, pe sub pupă. La început am crezut că era o balenă carnivoră [1]. Aceste animale feroce pot ucide alte balene, agăţîndu-se de spinarea lor, pînă cînd acestea cad epuizate de oboseală. M-am întrebat, ce-aş face, dacă o astfel de balenă ar sări pe „Gipsy Moth" ? Destul de îngrijorat, mi-am pus la îndemînă un pistol Very, sperînd să o sperii dacă se mai apropie. Deşi nu sînt sigur dacă a fost sau nu o balenă carnivoră.

Pe lîngă grijile pe care mi le făcea provizia de apă am mai avut necazuri şi cu acumulatoarele care îmi furnizau curentul electric. Aveam un alternator electric, dar nu reuşeam să încarc cu el acumulatoarele. Pentru a le încărca suficient trebuia să consum prea mult combustibil. În cea de-a doua săptămînă a lunii octombrie mai aveam doar 10 galoane de combustibil şi mă temeam că nu-mi va ajunge pînă la sfîrşitul călătoriei. Foloseam acumulatoarele îndeosebi pentru instalaţia staţiei radio şi am pus restricţii severe la toate celelalte consumuri de curent electric reducînd chiar şi iluminatul în cabină. Era ceva în neregulă la dispozitivul de încărcare a acumulatoarelor şi nu mă pricepeam ce trebuie să fac ca să remediez defectul. La 7 octombrie am descoperit două scurtcircuite : unul între conductorii de înaltă tensiune şi carcasa alternatorului, celălalt la 3 inches mai departe, între cei doi conductori subţiri care intră în alternator. Aveam nevoie neapărat de un sfat tehnic în privinţa posibilităţilor de remediere a defectelor, sau să întreb dacă nu era cazul să deconectez complet alternatorul şi să conectez acumulatorul direct la generator. Dar transmisiile prin radio erau atît de slabe, încît abia izbuteam să raportez poziţia unde mă aflam şi nu puteam obţine pe această cale un mesaj atît de complicat cum era cel în privinţa funcţionării generatorului şi alternatorului. Pînă la urmă, după aproape o lună de comunicaţii slabe şi ratate, am reuşit să stabilesc un contact cu Cape Town şi să-i trimit un mesaj lui John Fairhall de la ziarul „The Guardian", explicîndu-i necazurile pe care le aveam cu aparatele şi rugîndu-l să ceară, în numele meu, consultaţii fabricanţilor respectivi. La 14 octombrie am primit răspunsul. Recepţionam de vreo oră transmisia şi nervii îmi erau aproape tociţi. Crainicul de la Cape Town avea o voce joasă, gravă

[1] Balenă feroce atingînd lungimi de 6—9 m, neagră, se deplasează în turme mari *(Oricinus orca)*. — *N.T.*

şi auzeam cu greu ce spunea ; citea o lungă telegramă primită de la John Fairhall conţinînd recomandările competente ale constructorilor aparatelor. Recomandările erau foarte complicate, iar mesajul îmi parvenea cu multă greutate ; o serie de termeni tehnici îmi erau necunoscuţi sau nu aveau nici o legătură în întregul context. Obosit şi dezamăgit am renunţat ca să reiau legătura în dimineaţa următoare, la 6 ore şi 45′, în acompaniamentul vesel al unui răpăit de ploaie, care s-a oprit curînd ; am avut însă vreme să strîng o ceaşcă de apă proaspătă pentru ceai. După activitatea de pe punte şi aranjarea velelor am început să mă ocup de aparatura electrică. O frază din telegrama lui John Fairhall întreba dacă am verificat întinderea curelelor de transmisie ale alternatorului. Nu le verificasem din cauză că la Plymouth alternatorul a fost demontat cu scopul de a se asigura centrarea şi întinderea necesară a curelelor. Am căutat prin toate instrucţiunile constructorului şi am găsit cum se încearcă dacă o curea este suficient de întinsă. La verificare a rezultat că nu erau suficient întinse. La Plymouth, Sid Mashford îmi dăduse un instrument special pentru întinderea curelelor şi am hotărît să le întind pe toate conform specificaţiilor, înainte de a demonta alternatorul. După reglarea întinderilor l-am pornit şi am obţinut un curent de 22 A. A fost mare bucurie la bord ! Găsisem hiba deşi mă rodea faptul că nu izbutisem să mă descurc singur. Adevărul este că nu mă împac de loc cu existenţa motoarelor pe o navă cu vele ; prezenţa lor mă irită şi le evit cît pot.

Am împuşcat doi iepuri deodată : aveam şi apă şi curent electric. În seara următoare stăteam confortabil în cuşetă citind la lumina electrică şi ascultînd clipocitul plăcut al apei de ploaie curgînd în rezervoare. Am avut norocul să găsesc printre cărţi o ispravă a lui Maigret pe care nu o citisem. Îmi place mult Simenon, fără egal în crearea personagiilor şi atmosferei. Spre deosebire de lugubrele romane americane în care după sute de pagini de descrieri amănunţite şi plictisitoare abia ajungi să înţelegi un personaj. Simenon reuşeşte aceasta numai în cîteva cuvinte. Mi-a părut rău că nu am luat cu mine un dicţionar francez, pentru că unele cuvinte şi expresii moderne sau argotice nu le înţelegeam.

Cu toate necazurile avute cu apa şi cu acumulatoarele eram mai bine dispus şi mă simţeam mai puţin extenuat după o muncă grea, decît la începutul călătoriei. Atunci nu aveam încă condiţia fizică necesară şi nici bună dispoziţie, deşi — mi-am amintit cu ironie — în februarie, înainte de plecare, petrecusem o lună în sudul Franţei cu scopul de a mă pune în super-formă. De unde reiese că, de multe

ori prea multă prevedere strică. Cred că atingerea cu succes a unui ţel propus nu se obţine numaidecît cu eforturi extraordinare. Uneori, în acţiunile întreprinse, am căutat să mă conduc după acest principiu. Mi-au revenit durerile de la picior, probabil ca urmare a faptului că neglijasem să mai beau în fiecare zi apă de mare. Este foarte important ca organismul să conţină cantitatea suficientă de sare, pentru că altfel lipsa ei se resimte imediat.

Perioadele de acalmie, fără vînt, erau poate cele mai grele. Stam uneori în cabină, fie în picioare, fie culcat, absolut singur, cuprins de groază ! În tăcerea de moarte a imensului spaţiu acvatic, cele mai mici zgomote, trosnetul pereţilor de care îmi sprijineam umărul, scîrţîitul macaralei, toate luau proporţii uriaşe. Zi de zi aşteptam să înceapă să bată un vînt puternic dinspre vest, dîndu-mi seama ce mult înseamnă pe o navă existenţa unui echipaj cît de mic. Atunci se poate profita de cea mai slabă adiere şi obţine în permanenţă cea mai bună orientare. Numărul de volte pe care îl puteam executa era limitat din cauza timpului dedicat somnului. Fără un timonier de fiecare schimb virarea în volte era dificilă ; mereu eram obligat să reglez şi să repun în funcţiune dispozitivul de cîrmă automată.

În opt zile (de la 5 la 12 octombrie), iahtul „Cutty Sark", realizase în cursa întreprinsă de el cu 1 140 mile mai mult decît mine. Părea că norocul nu avea să-mi surîdă pentru că întîmpinasem cele mai potrivnice condiţii de navigaţie cu viteză (cu excepţia furtunilor). Vîntul sufla sau din pro vă, chiar din direcţia spre care doream să înaintez, sau adiau zefire slabe, alternînd cu perioade de calm. Mă gîndeam cu ciudă la „Cutty Sark" care navigase uşor spre sud, ca fumul dus de vînturi puternice.

Mi-am dat seama că făcusem o greşeală tactică îndreptîndu-mă spre partea defavorabilă (către nord) a unei zone enorme de înaltă presiune. Trebuia să navighez cît mai mult posibil spre sud ca să traversez centrul zonei, să regăsesc vînturile de vest şi să profit cît mai mult de ele. Mă simţeam ca o muscă prinsă în mijlocul unei enorme pînze de păianjen. Mi-am dat seama că făcusem o prostie, pentru că această zonă anticiclonală era foarte cunoscută, fiind indicată clar pe hărţile hidrografice din S.U.A. şi pe hărţile cu înregistrarea presiunilor din hărţile pilot pentru Africa.

Îmi găseam scuze consolîndu-mă cu gîndul că adesea este foarte uşor să înţelegi faptele după ce s-au întîmplat. Cine ştie, poate că încercînd să evit această zonă anticiclonul s-ar fi deplasat în aceeaşi direcţie cu mine, sau cîte alte şi alte presupuneri. Este foarte greu să pătrunzi în tainele acestui gigantic şi capricios sistem climatic.

Am încercat să determin zona de întindere anticiclonală și mi-a fost cu totul imposibil. Judecînd după vînturile pe care le întîlneam din cînd în cînd părea că treceam pe la sudul unei zone de depresiune — ciclonală — dar atunci cum se împăcau vremea frumoasă, însorită, cu înregistrări de 1 035 milibari la barometru. Toate erau extrem de încurcate pentru mine.

„Gipsy Moth" abia se tîra și eram obligat să manevrez mereu echea. Ce bine ar fi fost să fi avut tot vechiul meu dispozitiv de cîrmă automată, Miranda, de pe „Gipsy Moth III", care acționa chiar la cele mai slabe adieri de vînt. „Gipsy Moth IV" înainta și ea mereu, cel mai adesea în direcția bună, dar o dată, cînd m-am urcat pe punte, am găsit-o cu prova spre nord-vest ! Am traversat de multe ori suprafețe de mare calmă ca untdelemnul, cu diametre de circa 30 yarzi, punctate ici și colo de bășici. Nu mi-am dat seama despre ce era vorba. Anticiclonul este un fel de gură de iad, din care doream să scap cît mai curînd, știind că o dată ajuns dincolo de zona de calm și de curenții de aer inconstanți, trebuia să găsesc vînturi mai puternice. Am făcut deci tot ce a fost cu putință ca să mențin viteza iahtului, cel puțin atunci cînd vîntul sufla prea sălbatic din direcția opusă.

Din timp în timp, această existență calmă dar deprimantă era întreruptă de grenuri. Deși foarte rar de durată, erau puternice și mă obligau să strîng velele. După ce trecea greul trebuia să ridic iarăși velele pe care abia le coborîsem. Eram hotărît să nu pierd de loc din viteză, ceea ce s-ar fi întîmplat dacă nu executam manevrele corespunzătoare. Ridicarea și schimbarea velelor deveniseră o preocupare permanentă ; într-o singură zi am calculat că manevrasem 4 700 picioare pătrate de vele. Iată, în acest sens, un extras din jurnalul de bord (la 13 octombrie) :

„6 h 5′. Coborît scondrul babord cu vela respectivă și pus scondrul la post. Viteza : 5,4 noduri.

6 h 10′. Coborît velastraiul artimon. Viteza, 4,2 noduri.

6 h 27′. Pus în Pană. După manevră, viteza a fost de 5,1 noduri.

6 h 43′. Am ridicat velastraiul artimon, în bordul celălalt 6 noduri.

7 h 5′. Coborît velastraiul mare din tribord. Am fost nevoit să execut operația, din cauză că cinci sau șase canistrele s-au desfăcut de strai. Am schimbat scota velastraiului de la babord și l-am ridicat.

7 h 47′. Montat scondrul spinakerului la tribord și învergat din nou vela. Reparat o canistrelă defectă. Vela a fost bine ridicată.

Dar au apărut dificultăţi la dispozitivul de cîrmă automată. După reparaţie nava a reînceput să se menţină pe direcţia justă. Este necesară ajustarea cu atenţie a sarcinii pe fiecare transmisie a echei.

8 h 7′. Coborît şi ridicat la loc velastraiul artimon, din cauza saulei pavilionului, care se răsucise. Am ridicat vela pusă în ordine.

8 h 10′. Terminat punerea în pană. Sper ca o nouă schimbare a vîntului să nu mă oblige să reiau operaţia ! Mai fac o observaţie la soare ; simt un fel de gol la stomac ; cred că e momentul să iau micul dejun."

A fost o zi fericită. Vîntul s-a menţinut prielnic pînă la amiază. Apoi a început să bată în direcţie opusă şi la ora 13 am fost obligat să cobor atît velastraiul mare cît şi velastraiul artimon. Îndată ce am manevrat velastraiul mare şi am amarat scondrul, vîntul şi-a schimbat direcţia, aşa că acum era tocmai suficientă o singură velă ridicată ! Deprimat, ezitam să reiau operaţia încă o dată, cînd vîntul şi-a schimbat din nou direcţia, deci am avut dreptate s-o cobor. O velă cu scondru, care de-abia primeşte vîntul şi care din cînd în cînd se maschează, nu este într-adevăr vela cea mai bună pentru un navigator solitar şi obosit.

Traversarea zonei anticiclonului Benguela (aşa cred că se numeşte) a fost o perioadă de navigaţie înceată, dar dormeam bine şi după un somn sănătos mă trezeam înviorat, gata să mă apuc de treburi. Am curăţat soba de gătit, am şters podeaua din bucătărie şi am atîrnat la aerisit toate prosoapele şi cîrpele de şters vesela. Într-o zi mi-am oferit la cină o budincă cu melasă. Budinca era gata preparată într-o cutie de conserve ; necesita doar 40 de minute de fierbere. Deşi cerea timp cam mult, m-am apucat totuşi să o prepar şi am mîncat-o toată, bine stropită cu sirop din zahăr nerafinat şi glucoză. Recunosc că nu toate felurile de mîncare erau totdeauna atît de bune. A doua zi, după orgia cu budincă, pe cînd mă pregăteam să cinez mai sobru, cu o bucată de pîine cu gem şi cînd, tocmai îmi tăiam pîinea cu cuţitul, s-a pornit un vînt puternic însoţit de mare zgomot. Înainte de a ajunge la cocpit — „Gipsy Moth" avea velele mascate — am fost obligat să navighez în voltă şi să mă îndrept spre vest, pînă cînd am putut reveni la direcţia bună. Abia foarte tîrziu mi-am putut continua modesta cină.

Fără teama lipsei de apă şi de curent electric îmi continuam călătoria mai bine dispus, mai optimist. Chiar şi „Gipsy Moth" părea să fie în toane bune, căci după cea mai proastă săptămînă de navigaţie

din întreaga călătorie am tăiat paralela 40° S, apropiindu-mă de zona „Roaring Forties“ [1] care dacă nu mugea încă, începea totuși să vuiască. Era timpul „s-o iau la stînga“ și să încep una dintre cele mai lungi căi de navigație din lume, cele 7 000 mile întinse spre est, pe drumul cliperelor. Șapte mii de mile neîntrerupte în linie dreaptă (loxodromă) nu se întîlnesc în toate colțurile globului.

[1] „Cele 40° mugitoare“ : zona Oceanului Atlantic, situată între 40—50° latitudine sudică, denumită astfel din cauza furtunilor puternice care de obicei „mugesc“ acolo. — *N.T.*

6

Roaring Forties

După observaţiile făcute la soare la amiază, în ziua de 18 octombrie, am constatat că mă aflam la jumătatea drumului spre Australia ; pînă în acel moment parcursesem 7 300 mile şi mai rămăseseră 6 570 mile pînă la Sydney. Vrînd să sărbătorească parcă evenimentul, ca prin minune, vremea s-a schimbat şi din închisă, cu nori cenuşii, şi-a dezvelit azurul senin al cerului şi albastrul mai închis al mării, toate la fel de strălucitoare. Vremea senină nu m-a scutit de treburi. Aveam necazuri cu canistrelele velastraiului mare, care se desfăceau mereu provocînd lăsarea în jos a acestei mari vele, aşa că a trebuit să le întăresc. Deoarece tocmai înainte de a se desface canistrelele pusesem aluatul la dospit pentru a face pîine, am fost obligat să întrerup lucrul, lăsînd vela coborîtă şi să mă grăbesc să bag aluatul la cuptor, înainte de a se lăsa. După ce am pus pîinea la copt, am ieşit înapoi pe punte. Am schimbat velastraiul mare cu focul mare de 300 picioare şi am constatat că iahtul mergea mai bine. Vîntul şi-a schimbat direcţia şi a trebuit să cobor velastraiul artimon pentru a naviga cît mai strîns în vînt. La coborîrea velastraiului artimon am fost aproape ridicat de pe punte de fungă ; este ciudat să constaţi cît de mare poate ajunge forţa vîntului şi asta fără să-ţi dai seama.

În jurul navei zburau mii de prioni [1]. Sînt păsări drăgălaşe, alb-argintii privite din jos şi alb-slab-cenuşii privite de deasupra. Se năpustesc ca săgeţile asupra valurilor, la fel ca rîndunelele. N-am observat să prindă ceva, dar probabil că găsesc totuşi în apa mării cu ce să-şi astîmpere foamea. Nu păreau să-i intereseze „Gipsy Moth", credeau poate că era şi ea tot o pasăre dar neînchipuit de

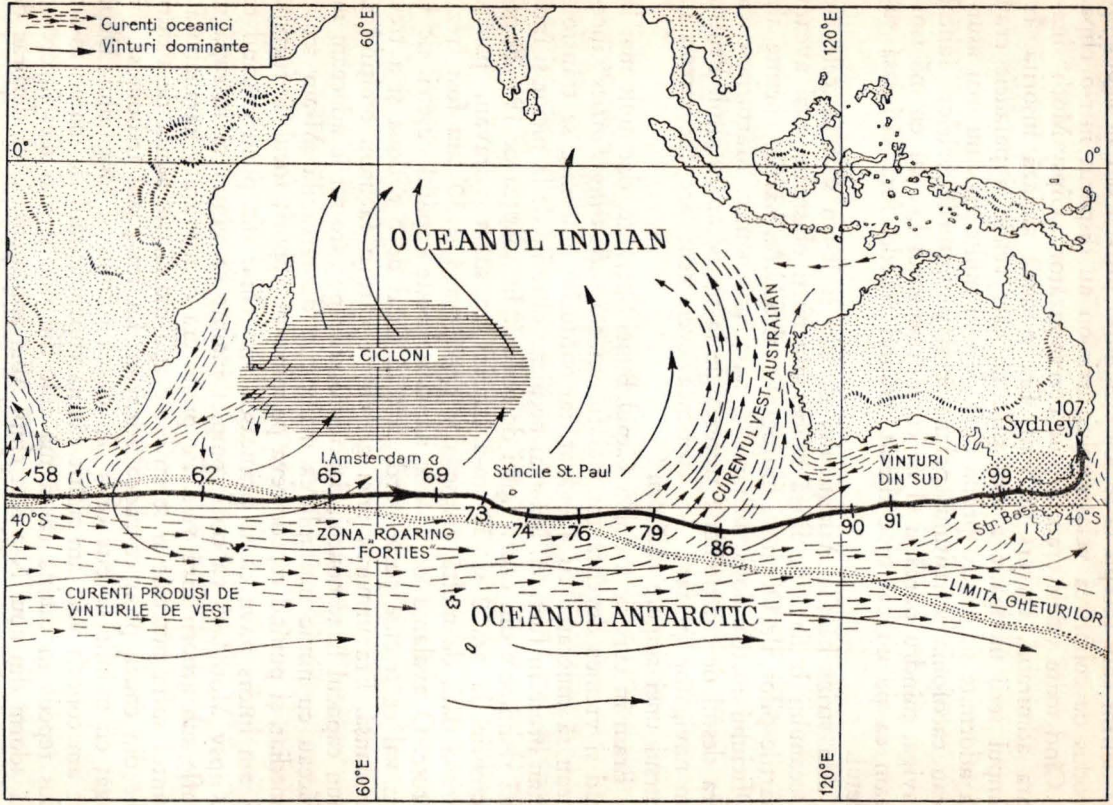
[1] Din genul *Pachyptila*, înrudiţi cu petrelii. — *N.T.*

înceată și de greoaie. În timp ce mă luptam cu vela, se ivi o ceață de delfini care începu să se joace în jurul provei, dar la zgomotul produs de coborîrea velastraiului artimon au dispărut într-o clipă.

Cînd toate velele erau dispuse corespunzător, „Gipsy Moth" înainta admirabil, travers pe vînt. Era o după amiază însorită. În timpul serii navigația a fost plăcută, căci velele și palanele erau ca adormite și, pentru prima oară de mai multe zile, nu mai asurzeau cacofonia scîrțîitului palanelor și plesniturile velelor. Iahtul naviga, mîndru parcă și el de comportamentul lui, iar eu mă simțeam ca pe un cal bine dresat, gonind repede, fără să-i iasă sufletul.

Am strîns hărțile Atlanticului de sud și le-am scos pe cele ale Oceanului Indian. Pe lîngă numeroase hărți obișnuite, mai aveam hărțile pilot ale Oficiului hidrografic al S.U.A., hărțile curente ale Oficiului meteorologic britanic și hărți gnomonice. Mărturisesc că era destul de emoționantă trecerea de la un ocean la altul. Pentru un navigator pe iaht, un asemenea eveniment are loc rareori în cursul unei singure călătorii !

Eram în curs de a dubla Capul Bunei Speranțe, dar mult mai la sud și vremea devenea tot mai furtunoasă. *„Roaring Forties"* începeau să mugească cu adevărat, iar vînturile puternice se transformau brusc în furtună. Mă mai necăjeau durerile de la picior și încă mă resimțeam din cauza lipsei de odihnă. În noaptea de 19—20 octombrie, la ora 2 și 30′ m-a cuprins un somn zdravăn, pentru prima dată de multă vreme, dar după ora 4 și 30′ am fost trezit brusc. O avalanșă de apă se năpustise peste capătul cușetei, de la un val ce trecuse peste bord, urmată fiind de o a doua și a treia avalanșă. Era urmarea unei greșeli pe care o făcusem omițînd să pun capacul la tambuchi, dar reproșurile pe care mi le aduceam nu făceau cu nimic întîmplarea mai puțin dezagreabilă. M-am sculat imediat, și punînd repede ceva pe mine am coborît focul de furtună și am întors nava ca să primească vînt chiar din pupă crezînd că „Gipsy Moth" se va opri complet înainte ca vîntul să înceapă să sufle sub arborii fără vele. Pe punte era o adevărată harababură : vîntul sufla puternic și se strînsese apă multă, fie adusă de valuri, fie din cauza ploii ce cădea zdravăn. La tot pasul trebuia să mă agăț cu mîinile de cîte ceva din cauza ruliului și tangajului După ce am coborît vela am simțit că mă cuprinde răul de mare ; m-am dus repede în cabină ca să mă culc din nou și mai ales încercînd să adorm din nou. N-a fost chip. Abia apucasem să mă dezbrac de hainele de lucru că „Gipsy Moth" și-a schimbat direcția. A trebuit



De la Capul Bunei Speranţe la Sydney

să mă îmbrac la iuțeală și să ies cît mai repede pe punte. „Gipsy Moth" se întorsese și așezîndu-se între valuri refuza să mai asculte de cîrmă și să ia alt cap. Am observat că paleta dispozitivului automat era deplasată și că nu mai acționa asupra cîrmei. Cu speranța de a aduce pupa în vînt am hotărît să las la apă ancora plutitoare la pupă. Am executat operația după ce am pregătit mai întîi o cheie de lanț, un tambur de lanț, o bucată de frînghie și ancora plutitoare de la postul din provă. N-am avut succes ; iahtul nu era în stare să transmită ancorei plutitoare forța de a întoarce pupa.

Cu arborii fără vele, în furtună, „Gipsy Moth" nu avea altceva de făcut decît să stea nemișcată, cu velele strînse și cu echea îndreptată spre bordul de sub vînt, travers pe vînt și între valuri. După cele întîmplate eram convins că, avînd arborii fără vele, nava nu putea fi adusă în situația de a naviga cu vînt din pupă pe un anumit traseu. Fără un foc de furtună pe straiul arborelui trinchet, cîrma nu o putea orienta. Era o întîmplare foarte neplăcută pentru că pe timp de furtună, navigînd cu vînt din pupă, ar fi atins viteza maximă de 8 noduri. Nu mi-aș fi închipuit vreodată că se putea întîmpla așa ceva ! Cu arborii fără vele „Gipsy Moth III" se guverna ușor cu vînt din pupă, sau chiar dintr-o coastă ; la fel, iahtul „Figaro", construit după planuri americane, se guvernase foarte ușor cînd am străbătut cu el, într-o noapte Canalul Mînecii, cu arborii fără vele, pe timp de furtună puternică.

Situația era destul de grea. Vîntul sufla cu 55 noduri și iahtul era aruncat dintr-o direcție, într-alta. Apa continua să năvălească prin bocaportul cabinei de fiecare dată cînd un val trecea peste punte. Sextantul, pe care din motive de siguranță îl depozitasem în cușeta din cabină — și din fericire în cutia sa — l-am găsit răsturnat pe podea. Pe cînd mă aflam în cocpit a trecut un val peste mine, fără să mă lovească prea tare, poate din cauză că stăteam pe loc. Apa era surprinzător de caldă, în schimb aerul era rece și tăios din cauza grindinei.

Paleta dispozitivului de cîrmă automată s-a defectat. Se tăiase bolțul și suportul care o fixau de arborele sau axul său vertical și am avut mare noroc că n-a fost smulsă. Nu puteam să o repar pe vînt puternic și mare agitată, așa că nu-mi rămînea decît să o amarez provizoriu.

Furtuna a ținut toată ziua. Din cînd în cînd, vîntul părea să se mai liniștească și profitam de așa-zisa acalmie ca să văd dacă puteam începe să mă ocup de dispozitivul cîrmei automate. Într-un

asemenea răstimp mai liniştit am izbutit să demontez safranul dispozitivului şi să-l transport în interior, ca să nu mai fie izbit cu atîta putere de valuri. M-am mirat că paleta nu zburase în aer. Dar aşa cum se-ntîmplă după perioadele de acalmie, vîntul s-a înteţit din nou şi n-am reuşit să încep reparaţia. Ancora plutitoare lăsa în urma ei o dîră albă de spumă, stîrnind uimirea păsărilor marine. Urmărindu-le zborul în vîntul puternic, conturînd parcă pantele valurilor, am mai uitat de necazuri. La ora trei după amiază păsările nu mai aveau însă cu ce să se distreze pentru că s-a rupt parîma şi ancora plutitoare a dispărut în valuri.

Un val puternic a izbit iahtul şi l-a rotit ducîndu-l cu capul spre nord-vest. Ca să-l readuc la direcţia de mai-nainte ar fi trebuit să ridic o velă, dar operaţia era prea grea. M-am consolat cu gîndul că nu avea importanţă în ce direcţie îşi avea nava capul, căci aruncată fiind cînd într-o parte, cînd într-alta, era greu de spus dacă ea înainta cu adevărat.

Prins de treburi şi de griji n-am băgat în gură nimic timp de 24 de ore şi nu-mi era foame de loc. Am notat grăbit în jurnalul de bord: „Simt un fel de greaţă care îmi taie pofta de mîncare. Nu a fost o zi dintre cele mai fericite, dar putea fi mai rău. Afară e foarte frig".

La căderea nopţii am reuşit să pun iahtul în mişcare. În sfîrşit, vîntul s-a calmat atît cît să am timpul ca să pot ridica micul foc de furtună şi să pun nava în pană. Am improvizat o reparaţie a dispozitivului automat cu ajutorul unui cablu, dar aparatul tot nu lucra iar safranul era încă pe punte. Am amarat echea astfel ca să profit de tendinţa navei de a se menţine travers, şi am lăsat toate lucrurile baltă pînă a doua zi dimineaţa. Condiţiile de navigaţie erau încă destul de grele, dar cel puţin avansam. Valurile erau impresionante şi simţindu-le destul de aproape pe cînd lucram pe punte aveam impresia că va trebui să fac eforturi desperate ca să le pot rezista. Cînd un asemenea monstru se năpustea cu furie credeam că mă va înghiţi cu iaht cu tot. Dar de fiecare dată „Gipsy Moth" reuşea să se ridice din nou. Unele valuri care izbeau cu răutate în iaht, le-am botezat „ciocane". Cred că erau cele care se formau cam la 25 yarzi distanţă de navă. Unele păreau să fie înalte de 100 picioare dar cred că în general atingeau 40. Se jucau cu iahtul rotindu-l şi zvîrlindu-l de colo, colo. Am meşterit la cîrma automată şi cînd am coborît în cabină, am constatat că aveam capul cu 40° faţă de direcţia urmată, astfel că a trebuit să merg din nou să reglez dispozitivul. Am ajuns la concluzia că pe astfel de valuri mari, care

roteau nava cu un unghi de 45—60°, dispozitivul de cîrmă automată nu reuşea să acţioneze.

Dar iată că s-a ivit şi al treilea cusur al navei : nu reuşea să menţină capul cînd se afla pe creasta unui val ; se rotea brusc şi cădea travers pe vînt şi între valuri. Cîteodată cîrma automată reuşea s-o readucă la capul normal, dar deseori, cînd paleta era răsucită la 60° faţă de un vînt cu intensitatea de furtună, presiunea pe paletă era prea mare. Dacă cuplajul de siguranţă n-ar ceda, paleta s-ar rupe. A cădea travers pe vînt era primejdia cea mai de temut a cliperelor. Pivotînd travers pe puternicele furtuni obişnuite în apele antarctice, ele îşi plecau catargele şi dacă velele intrau în apă, de cele mai multe ori naufragiau. Pentru „Gipsy Moth" pericolul de naufragiere nu era tot atît de mare ca pentru clipere, căci nava putea supravieţui unei lovituri de valuri care ar fi fost fatală unui cliper ; dar în schimb ambardeele erau serios dăunătoare pentru dispozitivul de cîrmă automată. Nu le puteam evita decît reducînd suprafaţa velelor, ceea ce nu era necesar în mările nordice. Aceasta era o piedică importantă în calea planurilor mele, căci speram să realizez performanţe de lungă durată datorate vînturilor din vest, în călătoria spre sud. Înaintea plecării sperasem că o navă lungă, uşoară, aşa cum era „Gipsy Moth" va realiza performanţe de cîte 250 mile în fiecare zi. Nu sînt constructor şi poate că opinia mea în această privinţă nu putea să aibă o prea mare greutate, dar aveam o lungă experienţă de navigator. După mine tendinţa navei de a se roti brusc era datorată etravei prea scurte şi insuficientei aderenţe la apă, la care se adăuga şi lipsa de stabilitate a carenei, ceea ce necesita pentru acţionarea cîrmei, o sarcină excesivă pe eche.

În multe locuri am constatat infiltraţii de apă ; am întocmit o listă a acestora :

— la suportul gheretei, peste chiuveta de spălat vesela ;
— la suportul gheretei, peste primus ;
— la îmbinarea gheretei în jurul primusului ; curge foarte rău ;
— la suportul aflat deasupra capătului cuşetei de cart ;
— de ambele părţi ale bocaportului (după cum se înclină nava) apa pătrunde în cabină ;
— pe la toate şuruburile care fixează capacul tambuchiului ;
— la partea de jos a cuşetei de cart, sub marginea dinspre afara bordului, a scaunului din cocpit ;
— de la punte, lîngă capătul cuşetei aflate în cabină, spre babord ;

— la dulapul de la prova tribord ; toate lucrurile din interior sînt umede ;
— robinetul de fund din toaletă ;
— ambele ventilații, cînd sînt închise.

Mă forțam să mănînc ceva ca să-mi mențin rezistența, așa că am ronțăit cîțiva biscuiți cu mentă. N-am fost prea fericit inspirat, căci mușcînd dintr-un biscuit mi-am rupt un dinte de la jumătate. Noroc că n-am înghițit bucata ruptă odată cu biscuitul ; am păstrat-o în speranța că-mi voi repara dintele. Nigel Forbes, dentistul meu, mi-a dat înainte de plecare un ciment pentru reparații dentare, așa că sosise momentul să-l folosesc. Dar n-am putut să mă apuc imediat de dentistică, pentru că marea era încă prea agitată. Am curățat și răzuit bucata de dinte după instrucțiuni și am pus-o cu grijă într-un pachețel în așteptarea unei ședințe de lucru în scaunul dentar cu autoservire de pe „Gipsy Moth". Mi-am preparat o ceașcă de ceai și m-am culcat.

În timpul nopții m-am sculat de două sau trei ori pentru a controla transmisiile echei. Voiam să încerc menținerea capului la 90° față de vînt, fără să schimb vela de la un bord la altul. Bătea un vînt al dracului de puternic, totuși, de bine, de rău, am fost în stare să trag un pui de somn. Pe la șase dimineața „Gipsy Moth" s-a pus în pană și a început un ruliu nebunesc. Am constatat că aveam capul spre vest-nord-vest. Era frig și vreme posomorîtă totuși am început să repar cîrma automată ; nu mai funcționa aproape de loc. Am pierdut o oră cu îmbrăcatul, preparatul ceaiului, adunarea sculelor și tot învîrtindu-mă de colo, colo pînă ce m-am apucat de lucru. Ruliul era îngrozitor și mă simțeam slăbănog ca un șoarece pe jumătate mort de foame. Două ore mai tîrziu, notam în jurnalul de bord :

„9 h 9'. În sfîrșit s-a făcut. Am reparat paleta, am lăsat la apă safranul dispozitivului care a preluat comanda navei ; sînt ridicate vela artimon și velastraiul trinchet. Vîntul a slăbit și ar trebui să ridic mai multă velatură, dar am declarat grevă pentru că am de gînd să-mi prepar mai întîi un ceai. După o furtună de 40—50 noduri valurile se îngrămădesc îngrozitor și nu este o plăcere să repari paleta automatului stînd agățat de capătul navei. Sînt bucuros că am scăpat doar cu atîta. Iată, și cafeaua este gata".

În acea zi am putut să comunic destul de bine prin radio cu Cape Town ceea ce mi-a dat o mai bună dispoziție. În toată această parte a călătoriei m-au plictisit nespus condițiile grele în care am stabilit legăturile radio, iar cînd puteam comunica un mesaj ziarelor cărora le eram îndatorat pentru ajutorul dat ca să pot întreprinde călătoria, eram foarte bucuros. Eram tare amărît cînd nu izbuteam să stabilesc legătura cu stațiile de radio, căci detest să nu-mi pot ține promisiunile. Cînd reușeam să stabilesc o legătură în condiții necorespunzătoare o terminam istovit. Pentru o telegramă de 250 de cuvinte îmi trebuiau o oră și douăzeci de minute la capătul cărora abia îmi trăgeam sufletul.

Navigația decurgea ceva mai bine ; am recăpătat pofta de mîncare și la 22 octombrie notam în jurnal următoarele :

„Un mic dejun strașnic :! O ceașcă de cacao fierbinte cu zahăr, banane deshidratate, un fel de clătită cu ceapă (cu pretenția de a înlocui omleta din praf de ouă !), pîine integrală de casă, prăjită, cu marmeladă de lămîi, o ceașcă de cafea".

Am pierdut o oră încercînd să repar dintele rupt cu cimentul pe care mi l-a dat dentistul meu la plecare. Am reușit să cimentez bucata ruptă, dar în cursul operației am cimentat și o bucățică din tamponul de vată pe care-l pusesem în gură pentru a ține limba îndepărtată de dinte. Am lăsat acolo și restul de vată, fiindu-mi frică să o scot, ca să nu iasă odată cu bucata de dinte pe care abia reușisem s-o lipesc.

Am găsit pe punte un splendid calmar [1] lung de șase inches. Avea o culoare plăcută, pestriță ca o carapace de broască țestoasă, cu totul diferită de cea ștearsă, a calmarilor întîlniți mai înainte. Părea tocmai bun pentru o ciorbă, dar n-am avut curajul să-l mănînc.

Îmi petreceam mult timp observînd cu mult interes comportamentul păsărilor. Prionii dădeau tîrcoale nebunești iahtului. Părea că le place să zboare la adăpostul contra vîntului format de vele și cred că îi intriga turbionul neașteptat provocat de vele. Le-am aruncat cîteva boabe de grîu, dar nu i-au interesat. În timp ce goleam găleata de resturile de la bucătărie, am lovit-o cu zgomot de parapet ; cît ai clipi s-au adunat în jurul navei o mulțime de *Cape hens* (petreli albi ce scot țipete ascuțite), năpustindu-se asupra res-

[1] Gen de cefalopod *(Loligo)*, cu corp ascuțit ca un tăiș, avînd în jurul gurii zece tentacule dintre care două mai mari. — *N.T.*

turilor de mîncare. De cîte ori se repeta scena, îmi spuneam că față de cantitățile uriașe de deșeuri aruncate de pe un transatlantic, resturile de legume zvîrlite de mine măsurau cam cît o lingură, căci îmi drămuiam proviziile cu grijă ; probabil că meschinăria mea îi dezgusta pe petreli.

Tot în aceste zile am început să întîlnesc albatroși adevărați deosebiți de păsările asemănătoare văzute pînă atunci ; poate că-i mai întîlnisem și pînă atunci dar erau, probabil, pui de talie mică în comparație cu exemplarele mari de acum, păsări splendide ce se avîntau în zbor cu o deschidere a aripilor de cel puțin opt picioare. Din păcate, dintele reparat n-a ținut de loc. S-a dezlipit în timpul cinei, cînd am încercat să muşc ceva. Poate că de vină era bucățica de vată rămasă în ciment. Am repetat operația de astă dată fără vată, dar n-am avut mai mult succes. Pînă la sfîrșit m-am mulțumit să netezesc marginile neregulate ale restului de dinte rămas în maxilar.

Așteptasem cu teamă să pătrund în zona „Roaring Forties". Temerile s-au adeverit ? Nu este prea mare frecvență de iahturi și în prezent doar puține nave, de toate felurile, mai trec pe aici, căci de la deschiderea Canalului Suez vapoarele au o rută spre Australia cu totul diferită. După cele citite în jurnalele de bord ale cliperelor rămăsesem cu impresia că acolo bîntuie un vînt puternic ce suflă în permanență împingînd navele zi de zi spre est. Dar realitatea era cu totul alta. Cliperele au realizat, e adevărat, performanțe memorabile, dar au trăit și zile (chiar săptămîni) de dezamăgiri exasperante. Apoi, din jurnalele de bord ale unor nave mari se pot trage concluzii cu totul greșite în privința comportării lor în apele oceanului, căci velierele, ca de pildă „Cutty Sark", „Termopyle" și altele de aceeași categorie erau enorme în comparație cu „Gipsy Moth". Un vînt foarte puternic, care pe mine, navigator solitar, mă forța să stau cu velele strînse, în voia lui și a valurilor, pentru navele mari era o briză tocmai bună pentru navigație. Aveam destulă experiență în navigația solitară pe nave mici pentru a-mi putea face o idee justă despre aceste realizări, dar de cele mai multe ori concluziile raționale nu se prea împacă cu realitatea trăită. Din cele citite și studiate de mine despre călătoriile cliperelor, în primul rînd mă așteptam ca în zona *Roaring Forties* vremea să fie mai ales *constantă*. În realitate acolo vîntul a fost mai tot timpul capricios, cu o singură deosebire, de loc favorabilă mie și anume, dintre joaca nebunatică a unui pisoi și zbenguiala unui pui de tigru. Greenurile nu alternau domol ca schimbările de viteză la un autoturism — de

la 20 la 25—30 mile/oră ; semănau mai repede cu schimbările de viteză dintr-o înverşunată cursă automobilistică în care bolizii trec aproape brusc de la 20 la 90—110 mile/oră. M-am împăcat greu cu solitudinea acestei pustii părţi de lume pentru care nu găsesc cuvinte să o descriu. În Atlanticul de nord, deşi la fel de violent, chiar înspăimîntător, uneori simţi un fel de ambianţă spirituală ca şi cum prezenţa celor ce au navigat şi au pierit pe acele meleaguri ar mai dăinui încă. Aici, în apele antarctice domneşte un imens pustiu în care te simţi la distanţe cosmice faţă de restul lumii.

Duminică, 26 octombrie, pe cînd pregăteam micul dejun am avut o întîmplare destul de neplăcută. Înainte de plecarea din Anglia, Sheila Scott îmi dăruise un ursuleţ de jucărie care stătea cocoţat pe o stinghie lîngă postul de radio. Cădea mereu de la locul lui şi în dimineaţa aceea, ca de multe ori altă dată, m-am plecat să-l ridic. Cu ursuleţul într-o mînă încercam să străbat cabina agăţîndu-mă din loc în loc cu mîna cealaltă, cînd o ambardee violentă m-a surprins nesprijinit lovindu-mă zdravăn de masă. Cînd mi-am revenit, coastele de sub braţul drept mă dureau foarte tare. Am crezut că mi-am rupt cîteva, dar la pipăit n-am simţit nimic în neregulă. Mi-a venit în minte atunci o veche învăţătură marinărească care spune că : *niciodată să nu te mişti în cabină fără să te ţii agăţat cu mîna, sau cel puţin să te fi asigurat de următorul punct de sprijin, astfel ca să-l poţi apuca imediat, în cazul unei ambardee.* Cînd un val lovea nava dintr-un bord aceasta intra în ambardee cu violenţă. Durerile din coastă au mai cedat şi m-am consolat cu gîndul că puteam să mă lovesc mai grav ; totodată accidentul a avut darul să-mi mai reamintească unele reguli în legătură cu viaţa la bord.

După accident am luat micul dejun, apoi am ieşit pe punte pentru a înlocui vela de capă cu vela mare. Vîntul avea tendinţa să se liniştească şi mi-am dat seama că trebuia să ridic vela mare cu care nu mă prea împăcam căutînd să o folosesc cît mai puţin posibil. În primul rînd, manevrarea ei necesita multă forţă fizică şi apoi trebuia să alerg de colo pînă colo, de la arbore la cocpit, cam de şase ori în timpul unei ridicări. Ca să ridic vela începeam prin a slăbi sarturile ; apoi modificam reglajul cîrmei automate pentru a orienta capul mai în vînt şi în acelaşi timp ca partea de sus a velei să nu lovească straiul de la pupă. În timp ce vela era ridicată, mai făceam cîteva curse pentru a fila scota ; după aceea, pataraţina straiului inferior trebuia slăbită şi legată la un alt strai. Iată de ce evitam să folosesc vela mare. E drept, suprafaţa ei dublă faţă de cea a velei de capă, acţiona mult mai puternic, şi după ce o ridicam

şi o aranjam, era mai eficace. În plus, era vela folosită pentru colectarea apei de ploaie, de care aveam atîta nevoie, rezervoarele fiind aproape golite. Dar omul ştie să se adapteze la orice situaţie aşa încît înainte de sfîrşitul călătoriei pusesem la punct o metodă de a ridica vela mare fără nici o dificultate chiar la un vînt de tăria 6 şi navigînd cu vînt din pupă.

În seara aceea am avut un accident stupid la greement. Sartul de la tribord era slăbit din vinci şi legat de un alt sart, astfel ca vela mare să nu se frece de cablu. Treptat, legătura s-a deplasat în sus, între cele două sarturi, ajungînd aproape de cruceta inferioară. Ca urmare, atunci cînd a fost necesar n-am mai putut întinde sartul cu vinciul. Timp de o jumătate de oră am încercat să cobor legătura cu ajutorul unei cängi, dar n-am reuşit. Apoi s-a întunecat şi am hotărît să amîn operaţia pentru a doua zi, pe lumină, cînd aveam intenţia să mă caţăr pe arbore ca să desfac legătura. Mă îngrijora însă siguranţa arborelui, cu sartul neîntins ; noaptea la 1 h 30′ am ieşit pe punte şi am aprins reflectorul fixat pe arbore. Acesta părea să nu fi suferit nici un accident dar n-am îndrăznit să strîng mai mult vîntul, aşa cum aş fi dorit. La 5 h 30′ am ieşit pe punte pentru a pune în regulă sartul şi am mai încercat o dată să-l desfac, înainte de a mă căţăra pe arbore. La cel mai lung baston de pavilion (5 picioare şi 6 inches) am fixat un cuţit de sculptat lemn, lung de un picior. Cuţitul avea o lamă ascuţită, îngustă. Îl luam cu mine la bordul diverselor mele nave de cel puţin zece ani dar abia acum îl foloseam pentru prima dată. Stînd în picioare pe ghiul velei mari ajungeam tocmai la legătura de nailon dintre cele două sarturi. Am început s-o tai cu cuţitul şi după oarecare efort, am reuşit.

În timp ce lucram la sart, „Gipsy Moth" galopa pe o mare verde-cenuşie. Înclinarea era destul de neplăcută, dar am lăsat vela mare ridicată, sperînd că vîntul îşi va schimba direcţia şi va da navei o alură mai bună, aşa că am coborît în cabină ca să trag un pui de somn. Socoteala mea a fost greşită ; în loc să-şi schimbe direcţia, a început să sufle din provă şi curînd „Gipsy Moth" strîngea vîntul dintr-o rafală de sud-est. Am muncit din greu ca să readuc vela mare în poziţie mai bună şi m-am considerat ghinionist căci după hărţile-pilot din S.U.A., în această zonă a oceanului vîntul de sud-est suflă foarte rar. Notam în jurnalul de bord : „Ce ghinion să ai de-a face cu vînt din est, în zona *Roaring Forties*".

În următoarele 24 de ore vîntul a continuat să fie potrivnic, cu intervale de adieri slabe (1° Beaufort), favorabile, dar niciodată de

calm complet. Am tot ridicat și coborît velele, căutînd mereu să le reglez astfel ca să exploatez la maxim posibilitățile iahtului, pînă cînd am căzut frînt de oboseală și de somn. În fine, în dimineața de 25 octombrie vîntul a reînceput să sufle din vest și în același timp să devină mai puternic. Am trecut din nou printr-o mare primejdie. Cred că tot eu sînt de vină pentru că n-am reușit să mă agăț la timp de ceva ca să mă susțin ; poate că din cauza oboselii nu eram în cea mai bună formă pentru a face față unei împrejurări neprevăzute. Pe cînd încercam să mănînc ceva, de dimineață, a izbucnit un gren teribil de puternic. Mi-am luat la repezeală haina vătuită și am alergat în cocpit, încălțat doar cu papuci, pentru a pune nava la capă. Din cauză că aveam atît de multe vele ridicate, nu reușeam să acționez echea nici chiar cu ajutorul parîmelor, după ce am deconectat paleta. Mai tîrziu, mi-am dat seama care era greșeala ; deconectasem paleta dispozitivului automat dar trebuia în același timp să deconectez și transmisiile care leagă cîrma automată cu echea. Împingeam echea împotriva enormei rezistențe a safranului blocat al cîrmei automate. Am dublat eforturile și deodată cîrma a răspuns. Înainte de a putea controla efectul manevrei, „Gipsy Moth" s-a pus în pană.

S-a auzit o pîrîitură : ghiul fiind forțat, șușta a smuls un pontil de la punte. Deplasîndu-se, glisiera scotei velei mari a trecut ca glonțul prin șina respectivă, rupînd opritoarea înșurubată la capătul șinei ; ținînd două părți din scotă glisiera a ieșit din șină.

Am fost obligat să pun din nou în pană, căci velele arborelui trinchet erau de celălalt bord. Nu am observat că atunci cînd ghiul a trecut prima dată la tribord, balansina care lega arborele de capătul ghiului se agățase de cruceta superioară ; este de mirare că acea crucetă nu s-a smuls cînd am pus din nou în pană și meritul a fost al greementului și al lemnului din care era construită arborada. Tot timpul am stat în papuci, cu capul descoperit, fără centură de siguranță. Noroc că depozitasem o centură de siguranță în chesonul din peretele cocpitului. M-am muncit ca să-mi pun centura, mi-am scos papucii și i-am aruncat jos în cabină, pentru a-i feri de umezeală. De altfel, încălțat cu papucii nici nu puteam ieși din cocpit, căci neavînd talpă antiderapantă eram în pericol să alunec.

Îndată ce am amarat echea, deci aveam suficientă vreme înainte ca nava să execute o voltă sau să vireze de bord din proprie inițiativă, am traversat puntea pînă la provă, în picioarele goale. Am coborît vela mare lăsînd cea mai mare parte a ei (baza) să intre în

apă ; ghiul era acum travers pe navă. Apoi am coborît velastraiul mare şi focul, de fiecare dată legînd funga după ce am desfăcut-o de partea superioară a velei ; mă feream acum de fungi care să fluture în jurul crucetelor ! Am lăsat velele îngrămădite, tîrîndu-se parţial în apă. Părăsind cocpitul, am filat funga velei artimon, sperînd că aceasta va coborî de la sine. Dar nu s-a întîmplat cum speram, ba chiar vela s-a sfîşiat. Mi-am spus : „Atîta pagubă ! Noroc că n-a fost mai rău".

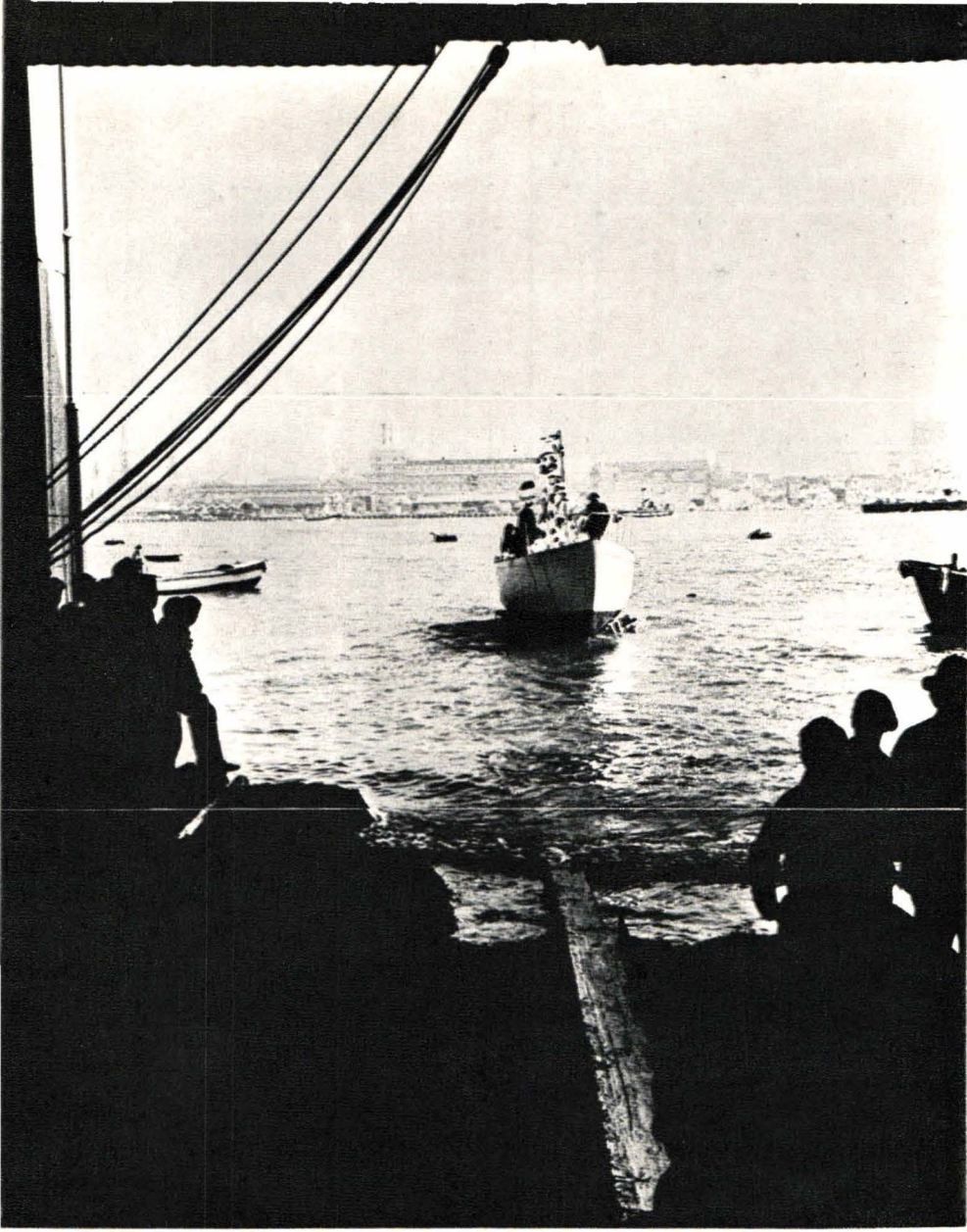
Întorcîndu-mă la ghiul velei mari am observat că balansina se agăţase de partea de vînt a crucetei. Mai întîi am înfăşurat şi legat vela în trei locuri pentru a-i reduce suprafaţa — sufla un vînt de cel puţin 45 noduri — apoi am adus ghiul în axul navei, trăgînd de gaiul de vînt. Cum am reuşit să prind capătul ghiului, am desfăcut balansina şi am lăsat ghiul pe punte, amarîndu-l. Apoi am ridicat focul de furtună şi am cuplat cîrma automată, îndată ce „Gipsy Moth" şi-a reluat mersul. M-am grăbit să procedez astfel de teamă ca nu cumva cîrma automată să se deterioreze cînd „Gipsy Moth" cădea travers şi valurile o loveau cu violenţă, zguduind întreaga navă cu un zgomot înfiorător.

În asemenea momente critice, curios, gîndurile îţi sînt detaşate de la lucrurile principale. În timpul punerii în pană şi a necazurilor ce au urmat, grija mea principală a fost să nu mi se smulgă ochelarii, nefiind protejaţi de viziera şepcii. În dimineaţa aceea proiectasem să fac o baie generală ; m-am gîndit că cel puţin picioarele şi-au luat un avans în această privinţă în timpul nopţii, cît am stat cu ele goale pe punte.

„Gipsy Moth IV“ (fotografie realizată de Colin Ryrie, de la ziarul „Sydney Telegraph“

Trei peşti zburători au căzut pe punte (autorul)

Instantaneu luat din cabină (autorul)

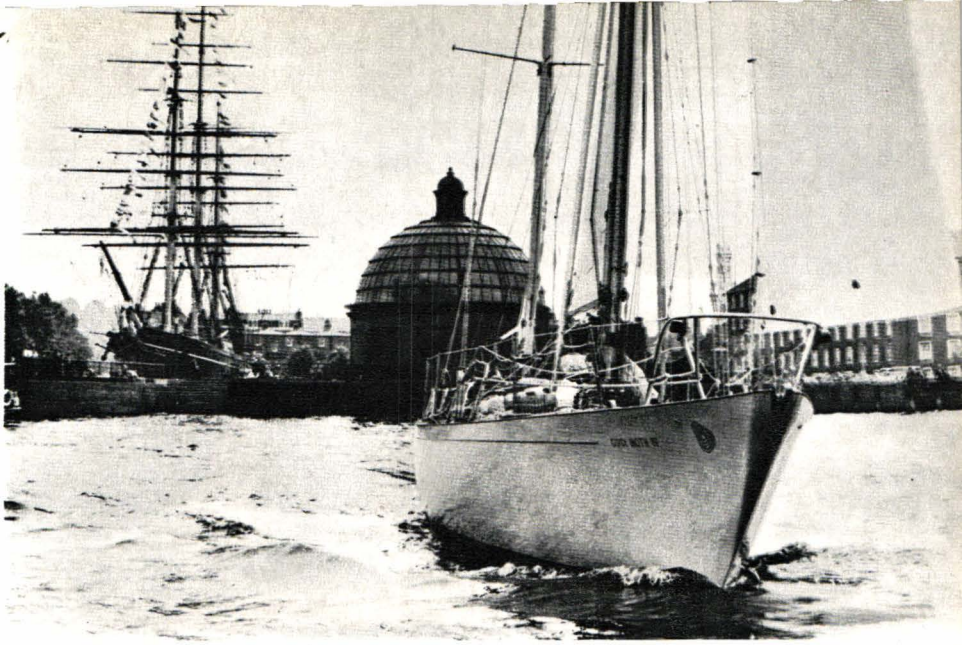


Lansarea navei «Gipsy Moth IV», martie 1966 (foto *Eileen Ramsey*)

Fixarea catargului (foto *Eileen Ramsey*)

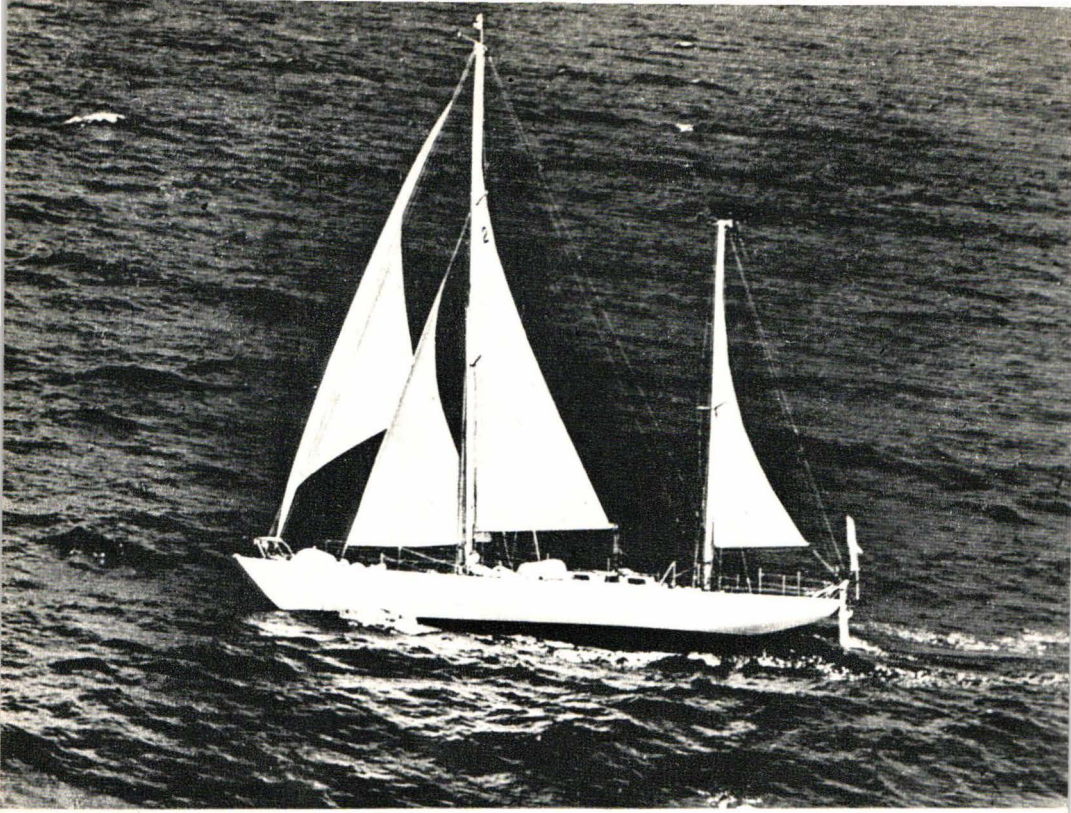
Probe în Canalul Solent înainte de rebalastare (foto: *Eileen Ramsey*)

Probe în Canalul Solent înainte de rebalastare (foto *Chris Smith*, de la «The Sun»)



«Gipsy Moth IV» trece prin fața velierului «Cutty Sark» (foto *Chris Smith*, de la «The Sun»)

Plecarea de la Plymouth, 27 august 1966 (publicată în «The People»)



▲

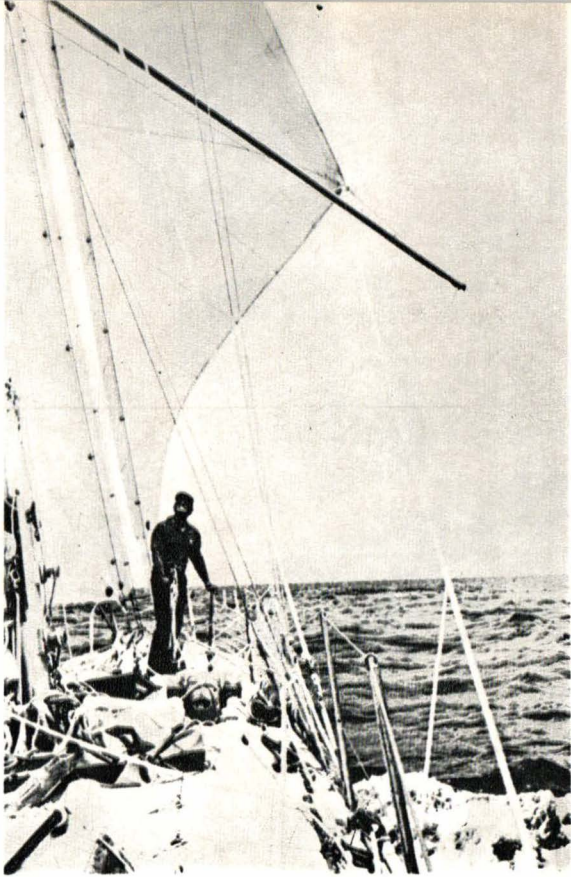
Navigînd prin Canalul Mînecii («Sunday Times»)

Panoul cu aparate văzut de pe cușeta de veghe (autorul)

Înclinat cu 35°, iahtul înaintează cu 7 noduri și jumătate (autorul) ▶

KNOTS

Un pahar cu bere («The Sunday Times»)



Ridicarea unei vele pe scondrul din tribord (autorul)

Spălatul pe navă (autorul)

Reglarea velelor (autorul)

În cală seacă la Sydney („Sunday Times")

7

La un pas de catastrofă

Acum înţeleg de ce această parte pustie a oceanului se numeşte „Roaring Forties" : din cauza zgomotului pe care vîntul îl face în greementul navelor. Nu e propriu-zis un muget, dar nu ştiu cum i s-ar putea spune altfel ; este un zgomot puternic, covîrşitor, care nu se întîlneşte decît între aceste latitudini. Pe vremea cliperelor, cu pădurea lor de arbori şi greemente, probabil că zgomotul era înfiorător.

Simţămîntul de izolare continua. Oceanul Indian de sud nu seamănă cu celelalte mări pe care le-am mai străbătut. Este greu de zugrăvit în cuvinte cum arătau apele antarctice în acele luni de primăvară. Am traversat Atlanticul de nord de şase ori, dintre care de trei ori solitar ; acolo am întîlnit şi vînturi de pînă la 100 mile pe oră, dar cînd mă gîndeam la ele, mi se păreau foarte docile faţă de vîrtejurile din apele antarctice. Aici valurile erau violente, răutăcioase, înspăimîntătoare. Sub impulsul hulei imense, nava lua acceleraţii teribile. Nu se putea determina viteza. De pe punte mi se părea redusă ; spuma şi întreaga suprafaţă a apei se mişcau şi ele cu rapiditate, încît era dificil să faci o apreciere.

Grenurile se succedau ca după un program bine stabilit. În jurnalul de bord se repetau fraze ca acestea :

„O rafală de 45 noduri a ameninţat să culce complet nava. Nu ştiu dacă a fost sau nu începutul unei noi furtuni.

Se succed valuri enorme ; din cînd în cînd cîte unul ridică pupa pe dedesubt şi o face să pivoteze.

După ce am coborît velastraiul trinchet, era atîta linişte în cabină, încît am ieşit din nou şi am mers în cocpit ca să mă conving dacă nu

cumva ne-am oprit pe loc. Vîntul sufla încă cu 30 noduri, dar navigam cu circa 6 1/2 noduri.

Ruliu şi puternice derive.

Navigaţie destul de dificilă, pe vînt puternic.

Luna străluceşte printre nori ca pentru a demonstra cît de obişnuite sînt toate acestea pentru ea.

Pocnituri, zgomote infernale, izbituri, toate deodată, probabil cînd două sau trei valuri se încalecă unul peste altul."

Grenurile repetate aveau şi părţi bune ; deseori soarele continua să strălucească chiar atunci cînd vîntul biciuia cu furie mare. Nu era un lucru normal. În Altantic, de obicei, grenurile sînt însoţite de o mare cenuşie, cu cer plumburiu. Mă bucuram de strălucirea soarelui din apele antarctice, pe vreme de furtună, dar părea ceva ciudat, nelalocul său. Cum putea soarele să strălucească atît de vioi cînd condiţiile erau atît de aspre pentru noi ceilalţi ?

Pentru mine, aceste perioade de calm aproximativ erau încercări extrem de istovitoare. În repetate rînduri nava vira cu toate velele mascate. Eram obligat să fac voltă în vînt şi să pun din nou în ordine vela mare şi vela artimon. Perioadele de calm aproximativ durau şapte sau opt ore, de obicei noaptea. Tot mereu făceam curse dus-întors la cocpit pentru reglarea velelor şi eram fericit cînd reuşeam să dorm două ore pe noapte. În timpul perioadei de calm, fiecare hulă era însoţită de o adiere de vînt. Mai întîi valul împingea nava, încît velele se mascau, iar cînd creasta valului era depăşită, o briză slabă sufla din direcţie opusă.

În jurnalul de bord se repetă mereu expresia „mascate". Aceasta însemna de fiecare dată că eram obligat să fac voltă în vînt şi să reajustez cel puţin vela mare şi vela artimon, apoi timp de o jumătate de oră sau chiar o oră întreagă să mă străduiesc să conving cîrma automată să-şi reia misiunea. Această dificultate o puneam pe seama lipsei de echilibru al velelor sau al carenei, sau poate a ambelor în acelaşi timp. Cea mai mică schimbare de vînt modifica complet echilibrul, nava îşi schimba direcţia şi cîrma era atît de greu de acţionat, încît comanda automată nu reuşea să facă faţă. La 29 octombrie notam în jurnalul de bord :

„Mi se frînge inima de necaz că pe vreme frumoasă, însorită şi cu un vînt admirabil pentru navigaţie, nu pot înainta decît cu cel mult 5 noduri. Suprafaţa mării este ca untdelemnul, dar «Gipsy Moth» brăzdează apa, împroşcînd cu prova ţîşnituri mari de stropi ;

trei valuri mici îi încetinesc mersul de parcă ar fi trei stînci submarine. Întocmai cum un elefant în goană ar fi oprit cu pămătuful de gonit muştele."

Păsările de mare continuau să-mi stîrnească interesul. Albatroşii îşi agitau labele de cîte ori zburau în vîrtejul de vînt din urma velelor. În timpul unei furtuni păsările păreau că se caţără foarte încet pe panta valului, ca şi cum ar fi păşit pe el. Mă întrebam dacă puteau umbla numai cu ajutorul picioarelor, sau erau obligate în acelaşi timp să fîlfîie din aripi. Îmi plăcea să le arunc hrană albatroşilor şi să-i privesc amerizînd. Mai întîi le urmăream picioarele care se mişcau ca voletele de aterizare ale avioanelor, după care îi imobilizau pe suprafaţa apei.

Am pătruns de două ori în zona „Roaring Forties" şi tot de atîtea ori m-a respins furtuna. O rafală de 50 noduri transforma regiunea într-un infern, cu valuri înspumate ca nişte monştri albi năvălind din hăuri negre şi care ridicînd nava pe creasta lor o aruncau apoi cît colo. Mă cuprinsese un simţămînt de desperare la gîndul că nu mai eram stăpînul acţiunilor navei. O dată un val s-a spart de cockpit, fără urmări serioase, dar forţa lui enormă m-a înspăimîntat. Scriam în acea perioadă în jurnalul de bord „Numai un Dr. Johnson ar fi în stare să descrie viaţa pe care o duc. Mai adaug că podeaua cabinei este complet udă şi că vestmintele încep şi ele să nu se mai usuce de loc. *Vive le yachting !*[1]

În ziua de 2 noiembrie „Gipsy Moth" se punea neîncetat în pană fără să-mi pot explica motivul. De multe ori abia aveam timpul să ajung la tambuchi ca să manevrez echea — plecîndu-mă în afara cabinei —, la momentul oportun. Punerea în pană pe acest vînt, cu ghiul complet în afara bordului, ar fi dezlănţuit o întreagă harababură şi ar fi provocat tot felul de avarii. Apoi nava intra în vînt, pînă cînd ajungea travers pe vînt. La început m-am temut că s-a rupt ceva la cîrma automată ; m-am îmbrăcat şi m-am dus să cercetez. Am descoperit că dispozitivul de comandă automată era complet deconectat de cîrmă, iar braţul de legătură dintre paletă şi safran ieşise din bucşă după ce ştiftul de siguranţă sărise din locul lui. Bine că n-a fost ceva mai grav. În aceeaşi zi lochul n-a mai funcţionat. La început am fost surprins cît de mult îmi lipsea, dar după cîtva timp n-am mai dat importanţă faptului, căci am constatat că estimaţiile mele erau tot atît de precise ca înregistrările lui. De fapt

[1] „Trăiască sportul cu vele" (din franceză). — *N.T.*

erau chiar mai precise, căci la viteze reduse lochul indica mai puțin, poate că mica elice a elementului imersat se dereglase din pricină că se acoperise cu vegetație marină. După ce mi-a trecut teama provocată de stricarea lochului, am simțit chiar o ușurare că nu-l mai aveam în funcțiune. Era mai liniștitor să nu veghez tot timpul viteza realizată și să mă tot întreb cum s-o ameliorez.

După 3 noiembrie au urmat trei zile în care n-am executat nici o observație la soare, trei zile de „mers orbește", cum le numeau navigatorii de pe clipere. Era tocmai ceea ce speram să nu se întîmple în apropiere de Strîmtoarea Bass [1], mai ales că nu mai determinasem poziția navei din dreptul Madeirei. Ținînd seama de curenții puternici din timpul furtunilor, nu este de mirare că în acea strîmtoare au naufragiat atît de multe clipere. În după-amiaza zilei de 3 noiembrie am executat o observație la soare pentru stabilirea longitudinii. Din calcul a rezultat o realizare zilnică de 227 mile, cifră care se baza însă pe aprecierea necorectată a rezultatelor din cele două zile anterioare, pe care le estimasem la 155 și respectiv 138 mile.

Mă întrebam ce performanță zilnică aș fi realizat dacă n-aș fi avut postul de comunicații radio-telefonice și nu aș fi fost atît de mult timp ocupat de el. Jurnalul de bord este plin cu pasagii de acest gen : „Lung contact radiofonic cu Cape Town. Mă simt complet epuizat." În afară de efortul transmiterii și descifrării mesajelor, mai era și problema marii greutăți a instalației. Pe lîngă greutatea propriu-zisă a postului emițător radio-telefonic, care se afla la aproximativ patru picioare deasupra liniei de plutire — rău plasată pentru stabilitatea navei — mai erau acumulatoarele (foarte grele), alternatorul pentru încărcarea acumulatoarelor, combustibilul pentru motor, plăcile de legătură la pămînt — jos la chila navei — două cabluri prevăzute sus și jos cu izolatoare mari servind drept antene. În afară de aceasta mai era și timpul pierdut cu transmisiile din care cauză întîrziam mereu aranjarea velelor. Toate aceste cauze influențau în acord considerabil performanțele navei.

La 3 noiembrie am întîlnit pentru prima dată de la plecare un banc de ceață cu vizibilitate doar pînă la 100 yarzi. Am aprins ambele flăcări ale sobei Aladin și am încercat să usuc interiorul cabinei, unde transpira apă peste tot. Sistemul de colectare a apei de ploaie funcționa din plin, adunînd acum apă din ceață — aici

[1] Lungă de 317 km și lată de 244 km, desparte Australia de Insula Tasmania. — *N.T.*

fără particule de cărbune din fum ! Plouase destul de bine încă înainte de a se ivi ceaţa şi la 4 noiembrie colectasem în rezervor 27 galoane de apă dulce. Aveam asigurată apa necesară pentru băut şi pentru prepararea alimentelor, dar nu destulă ca să-mi pot spăla şi veşmintele. Ore întregi urmăream apa de ploaie scurgîndu-se prin ţeava transparentă ce ducea la rezervor. Simţeam o mare plăcere şi satisfacţie. Nu pot să explic de ce, poate dintr-un instinct primitiv.

Eram extenuat şi din ce în ce mai îngrijorat de accesele depresive destul de repetate. Uneori nu mă puteam ţine pe picioare fără a mă sprijini. Mă simţeam slăbit, aproape sfîrşit şi aveam impresia unui imens vid mintal inexplicabil. Ştiam numai că era urmarea absolutei singurătăţi şi a unui fel de desperare, ca şi cum mă aştepta un sfîrşit iminent. La 5 noiembrie am avut „o consfătuire cu mine însumi" referitoare la starea mea de slăbiciune ! În dimineaţa acelei zile mi-am dat seama că nu mă puteam ţine pe picioare, ca şi cum atunci aş fi ieşit din spital, după trei luni de zăcut în pat. Eram extenuat după o lungă luptă cu transmisiile-radio din seara precedentă iar o nouă bătălie, nedecisă, cu vela mare, din cursul nopţii mă sfîrşise complet. Am căutat să mă încurajez : „Oameni tineri, voinici, pe iahturi cu echipaj numeros s-au prăbuşit pur şi simplu extenuaţi în timpul unei curse oceanice de cîteva zile. Eu navigam solitar de peste două luni ; este de mirare că mă simt istovit ?" Am mai prins curaj şi am luat două hotărîri : mai întîi, în fiecare zi să caut să mă odihnesc, întrerupînd orice fel de activitate pentru cîtva timp ; în al doilea rînd, să mănînc alimente mai nutritive. Am notat în jurnal : „Trebuie să mănînc mai multe lucruri hrănitoare cum sînt : mierea, nucile, fructele deshidratate. Trebuie neapărat să-mi prepar mai multă pîine integrală".

Cuptorul pentru pîine, de tip camping, era instalat peste primus şi cocea foarte bine, dar mă cam dezobişnuisem să-l folosesc, ceea ce era o mare greşeală căci în afară de faptul că îmi plăcea pîinea preparată de mine îmi şi pria. Dar cum condiţiile mele de existenţă erau atît de grele, mă simţeam foarte obosit şi de multe ori nu mai aveam energia necesară de a pregăti aluatul şi de a-l coace. După hotărîrea luată am copt pîine mult mai des.

Micul dejun era masa mea favorită, în parte fiindcă îmi plăcea să mănînc cînd mă trezeam din somn, dar în parte şi din cauză că avea pentru mine importanţa unui ritual, după încă o noapte din care scăpasem teafăr ; era ca prăjitura pe care o aşteaptă un copil cînd a fost cuminte. Prelungeam intenţionat durata micului dejun pentru că după aceea eram în picioare din zori şi pînă la căderea

nopții, ca să nu mai vorbim că mă mai sculam încă de trei sau patru ori pe noapte ca să mă îmbrac cu veșmintele de punte. De aceea îl savuram atît și uneori, după ce-l terminam, mă mai întindeam pe cușetă ca să mai trag un pui de somn. Cușeta era locul cel mai confortabil din tot iahtul, în schimb la cușeta de cart, care îmi plăcea mai mult, am fost obligat să renunț din cauza infiltrațiilor de apă. Sacul de dormit și toate celelalte obiecte erau atît de umede încît m-am mutat în cușeta din cabină.

Treceau greu acele prime săptămîni din noiembrie. Valurile enorme făceau condițiile de lucru pe punte mai dificile și tot timpul mă temeam de o punere în pană nedorită, care ar fi adus avarii grave navei. Am avut noroc că primul accident de acest fel nu a produs stricăciuni mari. În afara unor accesorii de punte, pe care am reușit să le repar sau să le înlocuiesc cu piese din magazia „nostrom"-ului, singura avarie mai serioasă a fost aceea a velestraiului artimon. Avaria era reparabilă și cu toate că operația cusutului era dificil de executat în condițiile grele de pe punte, am reușit totuși să repar vela.

Dintre toate piesele de echipament ale navei, cele mai teribile necazuri mi le-au provocat canistrele de tip special de la velele din provă. Aproape totdeauna cînd ridicam o velă, una dintre celelalte se deregla. La 8 noiembrie am notat în jurnalul de bord că am avut dificultăți la coborîrea velastraiului mare din cauza vîntului care începea să șuiere ; toate canistrelele s-au desfăcut, afară doar de patru, și vela a început să se zbată îndată ce am încercat s-o cobor mai jos. A rămas o singură canistrelă la partea de sus a velei, care s-a desfăcut complet și ea din cauza solicitării. Mult aș fi dat ca în locul acestora „de tip special" să fi avut la vele canistrele executate după tipul vechi.

În seara de 9 noiembrie transmiteam la Cape Town un mesaj pentru „The Guardian", cînd pe la jumătatea operației s-a desfăcut firul antenei. Abia mai auzeam pe operatorul de la Cape Town, iar acesta nu prindea decît foarte puține cuvinte de ale mele. Ținînd seama de lipsa aproape completă a antenei și de distanța pînă la Cape Town, de 2 500 mile, era de mirare că se mai putea auzi și atît ! O parte din mesajul meu, recepționat, cu greșeli, se referea la bucuria pe care mi-o stîrneau păsările rotindu-se în jurul navei, „dar care, în același timp, mă făceau să realizez absoluta singurătate în care mă aflam." Pasajul a fost recepționat greșit : *„din cauză* că mă făceau să realizez absoluta singurătate în care mă aflam !"

În cele 10 000 mile de navigație n-am văzut nici un pește în apă ci doar pești zburători, în aer, sau căzuți pe punte. Prionii erau favoriții mei : păsări splendide, de culoarea porumbeilor, cu aripi în unghi ascuțit, zburînd ca niște rîndunele nebunatice. Se jucau deasupra vîrfului arborelui artimon, planînd acolo, la înălțime, apoi întorcîndu-se și săgetînd aerul cu vînt din spate. Cred că un prion fusese ceea ce observasem eu, într-un miez de noapte, zburînd ca o fantomă, în tăcere, în jurul iahtului. Păsările denumite *Cape hens* erau cele mai grăbite să se lase pe apă ca să examineze resturile pe care le aruncam.

Pentru a se întîlni cu mine la Sydney, la 10 noiembrie, Sheila urma să plece de la Aden cu vasul „Oriana" al Companiei P and O („Peninsular and Oriental Co") ; eram nerăbdător să pot vorbi cu ea prin radio. Am încercat de două sau de trei ori să stabilesc legături cu „Oriana" dar fără succes. Eram necăjit deoarece știam că aștepta s-o chem prin radio și mă temeam să nu o îngrijoreze faptul că nu se captau emisiunile mele. Apelurile fără răspuns îmi cereau însă un efort istovitor și „Oriana" devenise un fel de coșmar. M-am gîndit că ar fi bine să încerc să prind emisia „Orianei" de două ori pe zi, dar în același timp știam cît era de greu să prind legătura cu o navă aflată la vreo 3 000 mile depărtare. Am hotărît să nu mai încerc decît atunci cînd „Oriana" se va apropia de Fremantle [1], în Australia. După o încercare nereușită de a obține legătura, în noaptea de 11 noiembrie scriam în jurnalul de bord :

„N-am reușit să obțin «Oriana». Cred că nu mai trebuie să încerc decît atunci cînd se va apropia de Fremantle. Incertitudinea este istovitoare. Sînt sigur că Sheila va înțelege și nu se va îngrijora. O cunosc, este cea mai înțelegătoare și mai sensibilă femeie".

La 11 noiembrie am transmis întregul meu mesaj pentru „Sunday Times" lui Philip Stohr, la Cape Town, care a durat o oră și douăzeci de minute. Din această cauză am întîrziat încărcarea cu combustibil a rezervorului tampon, care era pe sfîrșite.

În ziua următoare am pompat scurgerile acumulate în fundul carenei și am constatat că au fost necesare 257 curse de pompă. Ultima dată pompasem la 9 noiembrie, cînd au fost necesare numai 57 de curse. Mă miram de unde venea atîta apă, pentru că 257 curse de pompă însemna o cantitate mare. Tot timpul, între cele două

[1] Port în sud-vestul Australiei, la gura rîului Swan, 23 000 locuitori. — *N.T.*

pompări, fusese vreme rea şi am făcut o socoteală că probabil totalul apei scurse de pe punte ajungea la cantitatea pompată ; apoi era posibil ca multă apă să fi pătruns prin uşile de la puţul dinghy-ului. În orice caz, 257 de curse de pompă erau o cantitate mare de apă. Am introdus în programul meu operativ să supraveghez mai atent fundul carenei ca să nu am vreo surpriză produsă de vreo infiltraţie sub linia de plutire. Cu toată hotărîrea luată mai-nainte am mai făcut o încercare de a obţine legătura cu „Oriana", dar tot n-am reuşit.

Frigul devenea tot mai intens. La orice aş fi lucrat pe punte îmi îngheţau degetele. La 14 noiembrie un gren a fost însoţit de grindină, în loc de ploaie. Piatra răpăia pe luminatoarele punţii ca o descărcătură de boabe de mazăre uscată. Am reuşit totuşi să obţin o bună legătură radio cu staţia din Perth [1] şi am putut să transmit destul de uşor o telegramă de 412 de cuvinte pentru „The Guardian". Le-am cerut să comunice „Orianei" că am făcut totul ca să prind legătura cu ea şi că voi încerca din nou la 16 şi 17 noiembrie, la ora 14.

Dezastrul a survenit marţi, 15 noiembrie. M-am deşteptat pe un vînt de 40 noduri, destul de puternic, dar nedepăşind ceea ce înfruntasem în ultimele săptămîni. Funga pavilionului s-a rupt, accident fără importanţă. La 12 h 15' m-am dus la pupă crezînd că aveam de făcut o mică reparaţie la cîrma automată, dar am constatat alt necaz : suportul de oţel care menţine capătul de sus al safranului se rupsese la jumătate. Cele două plăci de oţel care fixau safranul şi îl conectau de paletă erau rupte. Rămăsese legat de navă doar printr-o tijă destinată să-i schimbe orientarea şi se bălăbănea în siaj ca un peşte mort legat cu sfoară. Era ameninţat să se rupă în orice clipă şi de aceea m-am repezit înapoi în cocpit pentru a coborî toate velele, molînd fungile cîte am putut de repede ca să opresc nava şi să reduc presiunea la care era supusă tija. Apoi am tras safranul şi l-am ridicat la bord cît am putut mai repede, ca să nu se rupă fitingul ce susţinea tija şi să se piardă. Simpla vedere a cîrmei automate rupte — şi probabil greu de reparat — a reacţionat ca un catalizator asupra mea. Mai întîi am simţit un fior rece străbătîndu-mi corpul. Gîndurile păreau că îngheaţă şi că nu se mai

[1] Oraş în sud-vestul Australiei la 200 km de gura rîului Swan : 395 000 locuitori. — *N.T.*

pot exterioriza. Aveam senzaţia ciudată că personalitatea mi se dedublase şi că mă priveam pe mine însumi coborînd velele la iuţeală şi ridicînd cu sînge rece dispozitivul rupt. Scopul călătoriei mele era zădărnicit. Nu numai că planul de a realiza în 100 de zile cursa pînă la Sydney era torpilat, dar nu mai vedeam nici o posibilitate de a ajunge acolo fără escală. Mai tîrziu mi-am dat seama că situaţia nu era complet fără ieşire şi că mai existau unele posibilităţi de remediere. Aş putea spune chiar că mă cam aşteptasem la acest accident. Am coborît în cabină şi m-am cinstit cu un păhărel de rachiu fierbinte. Reconstituind cele întîmplate capul mi-a devenit o morişcă de gînduri din care căutam cum să aleg soluţiile cele mai bune. M-am întors la pupă şi am studiat avaria. Safranul, confecţionat din lemn, era legat de restul dispozitivului prin două plăci de oţel lungi de 27 inches, late de 6 inches şi groase de 1/8 inch. Ambele erau complet retezate în punctul unde o mică bară de întărire fusese sudată la plăci. Am trecut în revistă toate lamele metalice existente la bord, întrebîndu-mă de unde să fac rost de cîteva pentru reparaţie. M-am oprit la cadrul basculant al sobiţei-primus, dar metalul nu era atît de rezistent şi în afară de aceasta nu aveau şuruburile cu piuliţe necesare pentru fixarea pieselor rupte. Mă aflam într-o situaţie îngrozitoare deoarece nu puteam repara cîrma automată cu mijloacele aflate la bord. Pe o navă obişnuită aş fi putut găsi un reglaj al velaturii care să-mi permită să navighez cu echea amarată, dar experienţa de pînă atunci îmi dovedise că „Gipsy Moth IV" n-a reuşit niciodată să fie echilibrată astfel ca să-şi menţină singură direcţia mai mult decît cîteva minute. Adevărul crud era că nava nu mai putea naviga de acum înainte decît dacă stăteam la eche ; cu alte cuvinte, eram obligat s-o las să navigheze la întîmplare în timp ce dormeam, preparam alimentele, mîncam, stabileam poziţia sau îndeplineam toate celelalte operaţii necesare la bord. Ar fi fost admirabil dacă aş fi reuşit să stau la cîrmă în medie 10 ore pe zi, pentru că ar fi însemnat 60 mile parcurse zilnic la 6 noduri. Ţinînd seama de perioadele de calm şi de cele de vînt contrar aş fi putut realiza cel mult o medie de 50 mile pe zi. Făcusem socoteala că mă aflam la o depărtare destul de mare de Sydney — de 2 758 mile — cu 200 mile mai puţin decît, de exemplu, distanţa ortodromică (cea mai scurtă) de la Plymouth la New York. Ca să ajung la Sydney mi-ar fi trebuit 55 de zile — străbătînd 50 mile pe zi — poate chiar trei luni. Ţinînd seama că trecuseră pînă atunci 80 de zile de călătorie, nu-mi mai puteam permite încă o perioadă atît de lungă ca

să ajung la Sydney. Singura posibilitate pe care o aveam era de a mă îndrepta spre cel mai apropiat loc în care se putea executa reparația și anume spre Fremantle. Dar și pînă acolo mai erau 1 160 mile, ceea ce însemna un timp foarte lung de veghe la cîrmă. Am început totuși pregătirile pentru a mă îndrepta spre Fremantle.

Am trasat drumul, am ridicat o velă mică și după ce am instalat o parîmă de la eche pînă la marginea cocpitului, am manevrat pînă am reușit ca, de voie, de nevoie, nava să se mențină pe un cap aproximativ. Nu era exact ceea ce îmi trebuia, dar am fost mulțumit și cu aceasta. Am notat în jurnal : „Deocamdată nu știu cum am să reușesc să mențin un cap cînd vîntul nu va fi travers. Voi mînca ceva, apoi voi încerca din nou, cu mai multe vele etc." Vîntul de 37 noduri era cam puternic. Mai tîrziu, am notat în jurnal :

„Viitoarele două săptămîni vor fi afurisit de rele. În ultimele două ore m-am dus de nenumărate ori la eche, o dată pentru a evita o punere în pană cînd a scăzut vîntul, altă dată cînd se întețise făcînd ca nava să se angajeze în vînt. Mîine va trebui să prelungesc transmisiile echei pînă în cabină ca să pot comanda direcția de acolo. Altfel, o să înnebunesc dacă voi fi nevoit să mă îmbrac pentru punte de cîte ori va fi necesar să reglez echea. Deocamdată direcția vîntului este excelentă căci poziția naturală a navei este cu vîntul travers. Nu știu cum trebuie să procedez pentru ca nava să vină cu vînt din pupă. Voi încerca, de va fi posibil, să dorm."

A fost o noapte cumplită. A trebuit să ies de mai multe ori pe punte ca să constat că nava era cu capul spre vest, în loc de est, cu toate velele mascate. La un moment dat stăteam întins pe cușetă fără nici un chef să mă scol din nou, cînd am observat că deși velele erau mascate, nava continua să meargă încet înainte și — foarte important — *păstra un cap mult mai stabil decît atunci cînd toate velele funcționau cum trebuie.* În clipa aceea am înregistrat doar faptele, fără să le dau prea multă atenție, dar ele mi s-au întipărit în subconștient.

La ora șase dimineața am încercat să las nava să navigheze singură în voia ei în timp ce mîncam sau dormeam, fără ca ea să se oprească complet. O oră întreagă m-am chinuit să echilibrez efortul cîrmei prin presiunea velelor, dar pînă la micul dejun nu am scos-o la capăt. Am mîncat însă cu poftă și, cu gîndul aiurea, am băgat linguriță în borcanul cu cafea în loc de cel cu marmeladă. Trezit din gînduri mi-am amintit că „Gipsy Moth" ținuse bine capul pe

timpul nopții, cu velele mascate. Faptul părea ciudat, dar oare nu puteam profita de el? Și tot frămîntîndu-mi creierul mi-a venit ideea la 10 h 20', să las iahtul să navigheze singur pe direcția urmată și cu vînt din pupă. Nu înainta foare repede pentru că vîntul căzuse la 8 noduri. Un albatros bătîndu-și parcă joc de eforturile mele, plutea la cîțiva yarzi de pupă, ținînd pasul cu „Gipsy Moth".

Toată ziua am făcut fel de fel de încercări. Am schimbat între ele cele două vele de furtună, și anume, vela mai mică am montat-o pe straiul velastraiului trinchet; am întins în vînt scota acestuia, ca și cum nava s-ar fi întors și vela ar fi fost mascată și după aceea am legat de eche scota acestei vele trecînd-o pe scripeți de fiecare parte. După multe încercări și eșecuri am ajuns la următoarele rezultate: cînd iahtul ținea capul, vela era mascată și presiunea vîntului acționa suficient echea în vînt pentru a împiedica nava să vină în vînt; cînd nava începea să vină în vînt, presiunea pe velă creștea acționînd mai puternic asupra echei, ceea ce aducea nava din nou pe drumul bun.

Dacă, pe de altă parte, nava începea să vină sub vînt, atunci această velă, ca să spun așa, cu rol de comandă a direcției, primea presiunea vîntului pe partea opusă iar scotele acționau asupra ei în sens opus, rezultatul fiind că nava era obligată să revină în vînt.

Din fericire, în dimineața aceea vîntul se potolise și toată ziua m-am bucurat de o briză plăcută, între 7 1/2 și 10 noduri. La amiază parcursesem 91 mile în direcția Fremantle, din momentul ruperii cîrmei automate. La 17 h 30' notam în jurnal: „M-am liniștit aproape complet. «Gipsy Moth» a reușit toată ziua să-și comande singură direcția, ceea ce mă face să consider că am transformat avaria în succes, chiar dacă sistemul improvizat de mine nu era valabil în orice condiții."

Teama mea cea mai mare era ca Sheila să nu se îngrijoreze. Vaporul cu care călătorea ea urma să sosească la Fremantle în ziua următoare, așa că trebuia să emit un mesaj care să-i ajungă înainte de a pleca mai departe spre Sydney. În seara aceea nu am reușit să stabilesc un contact bun cu „Oriana". Operatorul de pe vapor părea să mă audă mai bine decît eu pe el. Repetam mereu: „Sînt pe drum spre Fremantle, mă îndrept spre Fremantle". Dar transmisia era prea slabă pentru a mai explica și motivul. Am notat în jurnal: „Biata Sheila, va fi îngrijorată întrebîndu-se ce mi s-a întîmplat."

În noaptea următoare întunericul a fost adînc și a plouat. Am observat un lucru ciudat: globuri lucitoare, fosforescente, pluteau

parcă în aer, deasupra navei. Cînd m-am obișnuit cu întunericul mi-am dat seama că strălucirile se aflau, de fapt, în apă și că doar valurile înalte făceau să-mi pară suspendate în aer!

În ziua de 17 noiembrie la amiază mai înaintasem încă 81 mile spre Fremantle. Eram foarte deprimat și mă persecuta continuu perspectiva eșecului deoarece scopul pe care mi-l propusesem era o călătorie fără escală pînă la Sydney. Gîndul că trebuia să acostez la Fremantle mă chinuia într-una și de aceea, pînă la urmă, devenind insuportabil, a trebuit să iau o hotărîre. La 3 h 45′ după-amiază am modificat din nou direcția spre Sydney.

Toată ziua am lucrat la sistemul meu de comandă a direcției, observînd efectele schimbărilor de cap, ale tăriei și ale direcției vîntului. La sfîrșitul zilei capul era menținut complet cu vînt larg din pupă, acesta atingînd 33 noduri ; sistemul realizat de mine se adapta situației, e drept, cu zgomotoase plesnituri de parîme și de vele.

Eram nerăbdător să trimit un nou mesaj Sheilei, să nu se mai oprească la Fremantle întrucît mă îndreptam direct către Sydney. În cursul nopții am căutat din nou să prind legătura cu „Oriana", fără să reușesc însă. În zilele de 16 și 17 noiembrie am mai încercat încă de cinci ori, tot fără succes. Bănuiam că eram auzit, dar cum eu nu izbuteam să disting nimic am repetat de nenumărate ori că mă îndreptam spre Sydney și că renunțasem la escala de la Fremantle. Am rugat-o pe Sheila să caute să-mi vorbească de la radio Perth, îndată ce va debarca acolo.

Sistemul improvizat de mine pentru comanda cîrmei a suportat destul de bine un gren de proporții modeste și cu timpul m-am acomodat cu el. Pe la ora 18 distanța parcursă zilnic atingea 111 mile, realizare neașteptată în condițiile noului sistem de comandă de care eram foarte mîndru. Mă așteptam în fiece clipă să se deterioreze cîrma automată și eram ros de presimțiri negre la gîndul că aș fi putut să rămîn țintuit locului fără a putea să mențin nava în echilibru. Acum răsuflam ușurat că izbutisem să găsesc un sistem care permitea navei să navigheze cu cîrma amarată. Detest să fac cale întoarsă, detest să abandonez sau să mă abat de la un drum pe care am pornit ; menirea matelotului este să învingă toate dificultățile. Era parcă o compensație pentru decepția suferită din cauza eșecului categoric al planului meu de a parcurge distanța Plymouth—Sydney în o sută de zile. Două au fost motivele care m-au condus la înfrîngere și anume : vela folosită pentru orientare, considerată una dintre cele mai bune vele de acționare cu vînt strîns, îmi lip-

sea, iar parte din suprafaţa velei folosită la orientare acţiona efectiv *împotriva* înaintării navei, contraacţionînd eficienţa celorlalte vele. Ştiam că obiectivul celor o sută de zile propuse era destul de greu de atins, dar dacă nu s-ar fi rupt cîrma automată aş fi făcut tot ce mi-ar fi stat în putinţă să-l realizez. În momentul avariei mai aveam de străbătut 2 758 mile, rămînîndu-mi doar 20 de zile din cele 100 ; în cele 20 de zile precedente realizasem 2 920 mile.

În noaptea de 18 noiembrie am avut o lungă convorbire prin radio cu Perth ; timp de 80 de minute am explicat în mod amănunţit situaţia în care mă aflam. Puţin înainte de miezul nopţii am ieşit pe punte la auzul unor zgomote nu prea puternice ; toate velele erau mascate, inclusiv velastraiul artimon. Am notat în jurnal : „Numai asta mai lipsea". Supraestimasem sistemul meu de orientare aşteptînd de la el să regleze mersul navei cu velastraiul artimon ridicat pe vînt slab, ceea ce nici cîrma automată nu reuşea întotdeauna să o facă.

În cea de a patra zi de cînd navigam cu sistemul improvizat de mine, performanţa zilnică a fost de 138 mile şi am început să nutresc speranţe îndrăzneţe : voi reuşi oare, pînă la sfîrşit, să realizez călătoria în 100 de zile ? Pierdusem, într-adevăr, multe mile în primele trei zile, care trebuiau recuperate şi care constituiau un important handicap. Din nou m-am spetit muncind toată ziua ca să ameliorez sistemul şi să-i înlătur toate micile deficienţe.

Eram escortat de multe păsări ale furtunii şi două sau trei dintre ele nu s-au sfiit să se apropie la auzul zgomotului făcut de cutia cu resturi pe care o agitam ca să-i chem la masă. După ce s-au ospătat au venit din nou cerînd încă alte resturi. Îmi plăcea să-i privesc şi pentru ca totul să fie pus în ordine, seara am stabilit o legătură radio cu „Oriana" şi am avut o lungă convorbire cu Sheila. Nespusa bucurie de a-i auzi vocea şi de a vorbi direct cu ea mi-au redat buna dispoziţie. Am notat atunci în jurnal :

„Stam sprijinit de poarta grădinii — în realitate de parapetul tambuchiului — privind luna înceţoşată şi nemărginirea de ape ; sînt liniştit ca niciodată în cursul călătoriei. Cred că blestemata de cîrmă automată a fost pentru mine motivul permanentei îngrijorări, tot aşteptînd să se rupă. Abia acum simt că navighez într-adevăr liniştit şi sînt fericit".

La 20 noiembrie am înregistrat o performanţă zilnică de 168 mile. Sistemul meu a menţinut nava la drum, cu vînt din pupă sau tra-

vers, dar pentru o direcție intermediară reglarea era destul de dificilă.

A doua zi abia m-am mișcat, prins de o furtună de 40 noduri. Toată ziua greementul a mugit și, chiar cu o singură velă acționată de vînt, cu greu am reușit să guvernez nava cu ajutorul sistemului improvizat. Am notat în jurnal: „Din experiența trăită știu că pe astfel de furtuni nu se poate relua navigația decît atunci cînd se micșorează zgomotul făcut de greement, care este un fel de muget reținut." Mă simt din nou slăbit, ca și cum furtuna ar fi stors toată vlaga din mine. N-am reușit să mă lămuresc dacă slăbiciunea se datora efortului continuu și încordării de a menține o poziție stabilă, sau umezelii și alimentației insuficiente, ori tensiunii nervoase provocate de întrebarea chinuitoare dacă la șocul următor carena va rezista sau nu. Performanța zilnică a scăzut la 82 mile.

Nu puteam ridica complet vela de capă deoarece capătul liber al fungii rupte a pavilionului se încolăcise în jurul fungii velei de capă și al altor manevre de sus. Nu mă simțeam în stare să folosesc vinciul, iar vîntul era prea puternic ca să le pot descurca de pe punte. Am notat în jurnal: „Este foarte posibil ca funga pavilionului să fi blocat toate manevrele de sus. A naibii treabă, la fel am pățit în fiecare traversare oceanică! Ar fi trebuit să prevăd și acest lucru, înainte de plecare."

În fiecare zi de călătorie era foarte important să fac o observație la soare cît mai precisă, ca să știu cît am parcurs în ziua precedentă și să pun la cale ce aveam de făcut în ziua următoare. La 12 noiembrie scriam în jurnal:

„Am executat destul de greu patru observații la soare, apoi un val spumegînd s-a năpustit asupra navei. Creasta valului s-a revărsat în cocpit, scăldînd sextantul în apă de mare. Am fost obligat să-l clătesc cu apă dulce încălzită și cu puțin detergent. Abia am terminat, cînd un gren de 45 noduri s-a năpustit și el asupra navei. Mă aflam în cabină la adăpost, ajutînd echea să facă față rafalelor copleșitoare. Bocaportul avea o deschidere de 1 inch, atît cît să permită trecerea cablurilor la eche, dar ploaia era atît de puternică încît prin mica întredeschidere stropii au ajuns pînă la 7 picioare distanță în interiorul cabinei. Am fost obligat, chiar în cabină, să-mi pun impermeabilul și o șapcă."

După-amiază am coborît focul și am oprit nava. La focul de drum se smulseseră clemele de învergare și vela se zbătea cu zgomot.

Abia mă puteam ţine în picioare pe punte. Valurile năvăleau în cocpit şi grindina pocnea ca nişte împuşcături. Era foarte frig şi mîinile îmi amorţiseră pe jumătate. Din cauza apei pătrunse prin bocaportul întredeschis lemnăria din bucătărie s-a umflat şi două sertare nu le mai puteam deschide. Era supărător pentru că în ele aveam diverse obiecte necesare.

Seara „Gipsy Moth" a pornit din nou la drum, dar în ziua următoare a trebuit să intervin de multe ori la sistemul de direcţie improvizat pentru a evita ca o venire bruscă de sub vînt să se transforme în punere în pană şi să oprească nava. Evident, sistemul improvizat avea şi dezavantaje : nu puteam utiliza vela mare, căci ghiul ar fi lovit scotele care manevrau echea, iar cocpitul era atît de încărcat cu manevre, încît era periculos să ridic velastraiul artimon. Din cauza păienjenişului de saule nava era ca o colivie de păsări. Abia mă puteam strecura pe punte şi ca să ies din cabină era mai uşor să mă tîrăsc pe sub eche în loc să trec peste ea.

Încercam mereu să aduc unele ameliorări sistemului şi la 24 noiembrie notam :

„Navighez încă greu printre valurile verzi-cenuşii, sub un cer plumburiu, acoperit de nori groşi. Sistemul improvizat dă rezultate satisfăcătore, menţinînd toată noaptea un mers de 7 pînă la 7 1/2 noduri cu excepţia, din cînd în cînd, a unor mugete în greement şi a unor lovituri de valuri ce trec peste punte, mai ales cînd forţa acestora bate capul navei spre nord-est sau chiar spre nord. Pînă în prezent, de fiecare dată cînd s-au întîmplat asemenea cazuri, după un mers dificil timp de cîteva minute, vela de direcţie a readus nava la drum. Sînt nouă ore şi jumătate de cînd nu am mai pus mîna pe eche sau pe manevre. De ar ţine aşa multă vreme ! Sînt foarte mîndru de opera mea !"

Am fost tare emoţionat cînd, pe neaşteptate, am constatat că depăşisem capătul vestic al Australiei şi poate că nici nu observam, dacă nu aruncam, întîmplător, o privire pe harta Oceanului Indian. Trebuie să adaug că mă aflam la 500 mile spre sud şi că deci nu era nici un pericol să eşuez. Eram la numai aproximativ 1 200 mile de strîmtoarea Bass, a cărei apropiere mă emoţiona şi mă stimula în acelaşi timp ; nu mai zărisem pămînt de cînd trecusem prin dreptul Madeirei.

Lochul încă nu funcţiona, dar am constatat că estimaţiile mele erau mai precise decît mă aşteptam. Prin practică ajungi să apre-

ciezi corect viteza. De exemplu, performanța zilei anterioare, stabilită prin observații la soare, a fost de 158 mile, iar aprecierea mea, bazată pe estimarea vitezelor pe diverse intervale, a fost diferită doar cu 3,5 mile.

La 25 noiembrie, tocmai terminasem convorbirea prin radio, cînd a avut loc un adevărat eveniment. Deoarece lumina de deasupra mesei cu hărți slăbise întîmplător, am conectat o lampă portativă la capătul unui cablu pentru a avea lumină în timp ce operam la stația de radio. Întîmplător am agățat lampa portativă de firul conducător al lochului. Brusc, lochul a început să funcționeze din nou. Am descoperit astfel că firul lochului se rupsese (probabil se deteriorase cînd s-a instalat postul radiotelefonic) și greutatea lămpii agățate a repus în contact cele două capete ale firului, în interiorul izolației ! De opt ori cercetasem contactul dintre fir și loch, dar nu mi-a trecut prin minte că firul putea fi rupt. Așadar, lochul funcționa din nou (de fapt abia a doua zi am reparat firul). Mă bucuram, pentru că aveam nevoie de acest aparat printre insulele strîmtorii Bass, dar mă și gîndeam cu mîhnire că, probabil, voi fi mai puțin liniștit, fiind mereu tentat să-i consult înregistrările.

Am instalat un palanc cu doi scripeți de la eche pînă la partea în vînt a cocpitului, iar capătul cablului l-am prelungit pînă în cabină. La început, sub vîntul cîrmei, am avut doar o transmisie simplă pînă la marginea cocpitului și de acolo pînă în cabină ; ulterior am observat că sistemul era puțin eficace și am montat un al doilea palanc cu doi scripeți. Palancurile au avut un efect extrem de prețios : mi-au dat posibilitatea să reglez echea și să intervin la vela de direcție chiar din cabină, fără a mai fi nevoit să mă îmbrac cu veșminte de lucru și să ies pe punte. De exemplu, la 25 noiembrie, două valuri enorme s-au spart chiar la bordul navei, au ridicat-o în sus și au rotit-o, schimbîndu-i capul cu cel puțin 140°. După un timp, vela de direcție ar fi readus etrava la cap, dar numai după multe fluturări puternice de velă. (Este de mirare cum o velă poate rezista fără să se distrugă, fîlfîind într-un vînt de 45 noduri !) A fost suficient să acționez asupra palancului din vînt ca să readuc nava la drum, fără a mai ieși din cabină și a merge în cocpit.

În seara aceea a apărut brusc o hulă uriașă din vest ; uriașă, adică de o înălțime pînă la 50 picioare. Numeroase păsări ale furtunii se roteau deasupra, rău prevestitoare, deși meteorologii

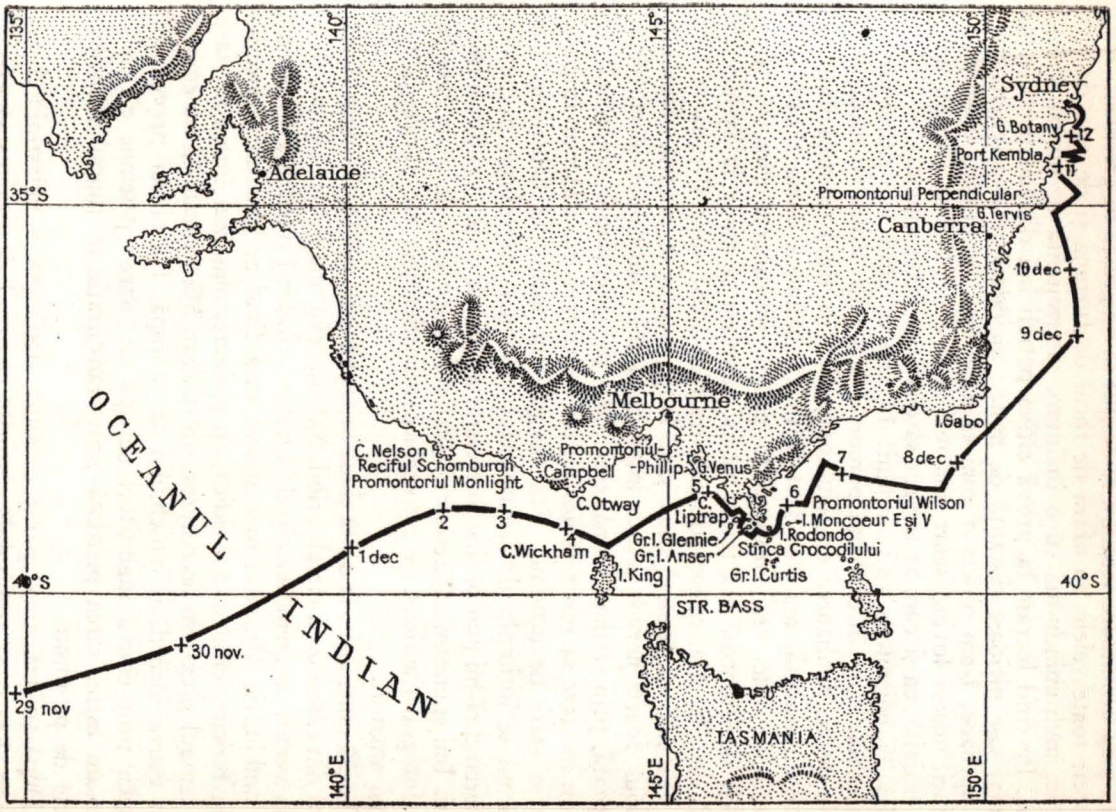
susţin contrariul. Am văzut că pescuiau ceva de pe panta valului, dar nu reuşeam să disting ce. Cu o oră înainte de miezul nopţii un val a silit nava să-şi schimbe direcţia, cu velele mascate şi cu capul spre sud. Vela de direcţie nu reuşea să mişte echea din cauza mascării velelor ; n-am reuşit nici prin manevrarea din cabină a palancurilor şi transmisiilor la eche. Am fost obligat să mă îmbrac cu hainele de vreme rea, dar pînă la urmă *nici* cu mîna n-am putut mişca echea. Stînd sub vînt în cocpit, cu spatele sprijinit de peretele cocpitului şi cu ambele picioare pe eche, abia am reuşit să mişc încet cîrma şi să readuc nava sub vînt din pupă şi pe direcţia urmată. Noaptea era într-adevăr splendidă. Luna strălucea înconjurată de cîţiva nori argintii, iar valurile purtau coame albe. „Gipsy Moth" spinteca apa cu cel puţin 7 1/2 noduri. Curînd după miezul nopţii m-am trezit din nou cu velele mascate, într-un gren afurisit. Am fost obligat să stau înţepenit în cocpit, supraveghind echea pentru a menţine nava cît mai aproape cu vînt din pupă ; tremuram de frig îmbrăcat numai cu pijamaua pe sub o haină vătuită şi pantaloni. Imediat ce a fost posibil am dat fuga să-mi pun un pulover pe mine şi centura de siguranţă, apoi am coborît focul de drum. Nu voiam cu nici un preţ să pierd din viteză, dar este infernal să ai de a face cu o navă scăpată de sub control. La 5 h 30′ dimineaţa m-am trezit din nou cu nava avînd velele mascate. Am notat în jurnal : „La drept vorbind vela mea de direcţie nu poate guverna nava pe vînt de tăria 8 (35 noduri) sau mai puternic. Nu are suficientă forţă să acţioneze echea şi să readucă nava la drum cînd un val a făcut-o să intre în vînt ; în asemenea situaţie, doar un elefant ar putea mişca echea".

Nu a fost o zi fericită. Pe lîngă că de multe ori am fost obligat să manevrez echea, sertarul cu piesele electrice de rezervă : siguranţe, lămpi eletronice etc. s-a deşertat pe podeaua cabinei şi pe deasupra m-am trezit cu toate hărţile peste mine, care căzuseră din plasa prinsă de tavanul cabinei ; în sfîrşit căutînd în lada cu veşminte de sub cuşeta din cabină, am constatat că toate erau ude, în afară doar de cele puse în saci din material plastic. La amiază, tocmai cînd făceam nişte observaţii la soare, un val deferlant s-a năpustit dintr-o coastă asupra navei, aşezînd-o travers cu velele din nou mascate. M-am gîndit că ar fi cazul să întind un cort în cabină ca să menţin lucrurile uscate.

După două ore și jumătate notam : „Ei bine, iată-mă scăpat ca prin urechile acului !" Stăteam în picioare, cu fața spre tambuchi și observam cadranul repetitor al lochului de deasupra cușetei de cart, spre a controla dacă funcționa corect. Brusc, acul aparatului s-a lovit de opritoarea de limită, la 10 noduri și a rămas acolo. În primul moment am crezut că lochul a luat-o iar razna. Apoi, cînd nava s-a înclinat pe o parte, privind afară am văzut că „Gipsy Moth" se afla pe creasta unui enorm val deferlant, care a făcut ca nava să pivoteze și să se culce cu arborii orizontali și cu vîrfurile în direcția spre care mergea valul. Din locul în care mă aflam — lîngă cușetă — am văzut arborele artimon culcat pe suprafața valului învolburat. Cred că nava deriva cu o viteză de 30 noduri. Nu puteam face nimic. Nu eram înspăimîntat ; priveam doar cu interes, întrebîndu-mă ce se va mai întîmpla. Vor intra oare arborii în apă ? Dacă se înclinau doar cu cîteva grade sub orizontală, se imersau complet și, inevitabil, nava se răsturna. Dar arborii nu s-au scufundat, hula a trecut, lăsînd-o pe „Gipsy Moth" între valuri. S-a îndreptat singură, vela de direcție a întors-o cu 90° și a readus-o la cap.

La 27 noiebmrie eram la o distanță de 710 mile de capul Otway. Am hotărît să modific traiectul scotelor velei de direcție în așa fel încît să-mi permită să utilizez din nou vela mare, ridicînd-o. Era absolut necesar pentru că nu mai aveam posibilitatea să ridic vele mari pe scondrii de la arborele trinchet. Palancul balansinei ghiului velei mari îl foloseam ca transmisie improvizată la eche ; era necesar să montez altul. Cerul era de un albastru-verzui deschis, cum mai întîlnisem o dată în Europa înaintea unui vînt îngrozitor ; mari nori cirrus treceau răzleți. Dar semnele prevestitoare nu s-au adeverit căci vîntul puternic ne-a ocolit.

Zburînd deasupra navei un albatros a lansat o „bombă personală" drept peste velastraiul artimon, „decorîndu-l" cu o dîră de pete roșii. Semn de noroc ! Am montat o nouă scotă de la eche pînă la vela de direcție preluînd efortul pe aceasta, ceea ce mi-a permis să reglez mai bine dispozitivul existent ; am procedat la fel și cu transmisia din bordul sub vînt. Lungimea acestor scote și amploarea jocului tuturor părților componente ale sistemului improvizat de direcție erau foarte importante și cele mai fine reglaje permiteau obținerea unui randament mai bun.



Strîmtoarea Bass

În ziua următoare vîntul a reînceput să mugească în greement. Am coborît toate velele, în afară de focul de furtună şi de vela de direcţie, mulţumindu-mă cu o înaintare intermitentă de numai 4 noduri. Pe cînd lucram la provă cîţiva petreli îmi dădeau tîrcoale la numai şase picioare distanţă de mine ; niciodată nu-i privisem atît de aproape. I-am observat cum se năpusteau cu pieptul înainte în valuri, uneori lovind scurt apa mai întîi cu vîrful unei aripi, apoi cu cealaltă, ca şi cum ar fi vrut să dea la o parte spuma.

La 29 noiembrie s-au împlinit 14 zile de cînd se stricase cîrma automată, timp în care am parcurs 1 808 mile, adică în medie 120 mile pe zi. Realizarea era frumoasă, căci în afară de necazurile cu cîrma automată, am mai fost lipsit de acţiunea uneia dintre cele mai bune vele, cea improvizată pentru menţinerea direcţiei. Dar oricît de frumoasă era totuşi nu-mi permitea să ajung la Sydney în 100 de zile. Mai aveam de parcurs încă 1 057 mile şi pînă la 100 de zile mai rămăseseră doar şase. După o noapte proastă eram rău dispus, foarte nervos şi uşor impresionabil la orice noutate sau veste captată prin radio. După trei luni de singurătate completă nu eram în stare să rezist la noianul de veşti care mă aduceau aproape într-o stare de nebunie. Era desigur un semn de slăbiciune, dar aşa mi se întîmpla de fiecare dată cînd mă zvîrcoleam pe cuşetă încercînd să-mi pun ordine în creierul asaltat de atîtea gînduri şi imagini. Îmi spuneam că trebuie să fiu înţelegător faţă de toate cererile de fotografii aeriene, de convorbiri radiotelefonice etc. făcute de diverşi amatori.

La 30 noiembrie, la o oră după miezul nopţii, am fost obligat să mă scol din cauza unui cîrcel teribil. Nu era ceva nou pentru că întotdeauna aveam un asemenea cîrcel la trezire, cînd mă ridicam şi începeam să umblu, de data asta m-a apucat încă fiind pe jumătate adormit. Din fericire, cînd m-am ridicat în picioare, muşchiul înţepenit, tare ca lemnul şi extrem de dureros, s-a relaxat. Mă temeam ca nu cumva din cauza încordării muşchiului să se rupă. De obicei preveneam cîrceii prin cîteva înghiţituri de apă de mare ; pesemne că compensam astfel sarea pierdută prin transpiraţie în timpul muncilor grele de pe punte.

După-amiază am reparat cusătura desfăcută a velastraiului artimon. Era o zi admirabilă, însorită şi destul de cald ca să execut operaţia în cocpit. Cînd am ridicat velastraiul, sistemul de guver-

nare improvizat n-a mai putut controla nava, aşa că am fost nevoit să-l cobor din nou. Apoi, în locul focului de 300 picioare pătrate am ridicat velastraiul mare de 600 picioare pătrate. Din cînd în cînd „Gipsy Moth" atingea 9 noduri, dar cînd vîntul se înteţea şi velastraiul mare era ridicat, vela de direcţie nu mai reuşea să o controleze, aşa că, fără tragere de inimă, l-am coborît din nou. Dar nu apucam să cobor vela că în secunda următoare vîntul se potolea aproape de calm şi trebuia s-o ridic iarăşi ! Dacă vîntul ar fi căutat să-mi facă dinadins în ciudă n-ar fi reuşit mai bine. Poate că ar fi fost o ocazie bună de a vedea cum se guverna nava fără vela de capă, dar se întunecase şi aveam o întîlnire pe calea undelor. Am lăsat deci marea coborîtă şi am ridicat-o din focul de 300 picioare pătrate.

Seara pe punte, după ce strînsesem vela mare, am tresărit la auzul unui ţipăt ca de om ce venea parcă din apropierea navei. M-am întors să văd despre ce era vorba. Era ţipătul unui albatros ! Două exemplare frumoase pluteau pe apă, la aproximativ 10 picioare distanţă de navă. Trăiau, se pare, clipe de mare tandreţe. Stăteau faţă în faţă şi unul dintre ei ţinea aripile ridicate ca un V cu braţele curbate. Era prea întuneric ca să pot vedea mai mult [1].

[1] În cartea sa *A Gipsy of the Horn (Nomadul de la Capul Horn)*, Rex Clements relatează o întîmplare ciudat de asemănătoare.

„Într-o noapte întunecoasă, fără lună, puţin înainte de a intra în zona Roaring Forties, am fost martorul unei întîmplări stranii.

Era în timpul cartului de la miezul nopţii, „cartul de cimitir", cum i se mai spune. Trebuiau tocmai să bată cele patru lovituri de clopot. Brusc, din afara babordului, de nu prea departe, a ţîşnit din întuneric un ţipăt neînchipuit de înfiorător şi jalnic, teribil prin desperare şi intensitate. Amploarea nu era prea mare ; vreo douăzeci de oameni în cor ar fi putut face un zgomot asemănător, dar oroarea de nedescris a ţipătului ne-a îngheţat sîngele în vine.

Împreună cu secundul şi cu alţi oameni din echipaj am alergat la parapet scrutînd întunericul pe partea bordului în vînt. Oamenii din echipaj, care dormeau în cuşetele lor somnul celor obosiţi de muncă grea, s-au trezit dînd fuga şi ei pe punte. Nici într-un naufragiu marinarii n-ar fi ieşit pe punte nechemaţi, dar ţipătul i-a scos afară ca la chemarea trîmbiţei judecăţii de apoi ; toţi erau cuprinşi de teroare.

Însuşi căpitanul a fost trezit de ţipăt şi a ieşit pe punte. Ascultam cu toţii, cu încordare, încercînd să străpungem cu privirea întunericul din jur.

După cîteva momente de ascultare curioasă şi tăcută îngrozitorul ţipăt s-a

La 1 decembrie, dimineaţa la 6 h 40', vîntul a revenit la direcţia sud-est şi după aproape o lună „Gipsy Moth" a început să navigheze din greu cu vînt strîns. Am notat în jurnal: „Mă aştept să am din această cauză multă bătaie de cap înainte de a ajunge la Sydney". Presimţirile nu m-au înşelat!

repetat, mai puternic de data asta, devenind o tortură insuportabilă. Apoi s-a prelungit într-un scîncet intermitent, înnebunitor.

Am rămas încremeniţi fără a îndrăzni să scoatem o vorbă.

În noaptea aceea n-a mai dormit nimeni şi am respirat uşuraţi cînd zorile cenuşii s-au revărsat pe întinsul pustiu al mării.

Aceasta a fost totul. Cuvintele nu pot reda în întregime grozăvia; a fost într-adevăr o noapte de teroare. Multă vreme apoi ecourile îngrozitorului ţipăt mi-au mai răsunat în urechi. Şi astăzi chiar, cînd îmi aduc aminte de el, mă cuprind fiori.

Bănuiesc că şi în cazul povestit a fost vorba tot de ţipătul unui albatros. *N.A.*

8

Strîmtoarea Bass

La amiază am stabilit poziţia şi am constatat că din cauza curentului provocat de vînt mă aflam cu 36 mile mai la nord de poziţia probabilă. Performanţa zilnică la 1 decembrie a fost de 140 mile, cifră pe care nu aveam să o mai realizez nici pe departe în zilele următoare ; începea o fază grea a călătoriei.

„Gipsy Moth" naviga cu capul spre coasta Australiei, undeva între capul Otway şi capul Nelson, la 100 mile vest de acesta din urmă, unde coasta era sub vînt. Am coborît focul de 300 picioare pătrate şi în locul lui am ridicat focul de drum pentru a strînge cît mai mult vîntul. Îndată, „Gipsy Moth" a început să fie izbită de valuri, dar nu aveam încotro. Seara la ora 20 izbiturile au devenit puternice. Simţeam că înnebunesc din cauza tensiunii cu care aşteptam următorul şoc. În zona „Roaring Forties" puteam să mă las dus de vînt pînă cînd ajungeam travers pe vînt sau chiar cu vînt din pupă, dar ştiam că în situaţia actuală era o mare greşeală să mă îndrept spre o coastă sub vînt. De fapt, mă aflam încă la 90 mile depărtare de ţărm, dar obişnuit cu imensele întinderi pustii ale oceanului, această distanţă mi se părea neînsemnată. Am coborît focul de drum şi în locul lui l-am ridicat pe cel de furtună, terţarolînd totodată vela artimon. Prin aceasta am redus viteza de la 5 1 / 2 la 3 1 / 2 noduri, păstrînd acelaşi cap, dar condiţiile deveneau mai suportabile căci s-au redus şi izbiturile valurilor.

La miezul nopţii marea a devenit foatre agitată, valurile treceau pur şi simplu peste navă. Am ridicat focul de furtună în vînt, am coborît vela de capă şi am ţinut capul cu vînt strîns ; echea era amarată sub vînt şi navigam cu 2 noduri. În dimineaţa zilei de 2 decembrie, la ora 6 am terţarolat iarăşi focul de furtună şi am ridicat velastraiul artimon.

La amiază am constatat o realizare zilnică de numai 68 mile. Făcusem o singură observaţie la soare care îmi confirmase poziţia estimată, şi anume, la amiază mă aflam cam la 35 mile de capul Nelson şi mă îndreptam spre golful unei coaste sub vînt. Vizibilitatea era redusă, barometrul cădea, prevestind furtună puternică. Coasta era joasă, greu de reperat chiar cînd m-aş fi aflat aproape de ea. Am virat nava de bord şi am pus capul spre sud-sud-vest. Credeam că voi fi nevoit să păstrez acest cap pînă cînd vîntul va vira suficient ca să pot intra în strîmtoarea Bass. „Gipsy Moth" naviga doar cu 3 noduri din cauza velei de direcţie care era mascată, dar cel puţin izbiturile valurilor erau mai reduse şi am socotit că mă puteam odihni. Vremea era destul de rea ; la 10 h 24', pentru a executa o singură observaţie la soare am fost obligat să curăţ de două ori sextantul şi să-l clătesc cu apă dulce, căci creasta unui val mare l-a udat cu apă sărată.

Am avut parte tocmai de ceea ce sperasem să evit : am pătruns în strîmtoarea Bass pe timp de furtună, cu vizibilitate foarte redusă şi fără a fi executat o verificare de poziţie pe cele 12 000 mile parcurse anterior. Era un moment critic, căci observaţiile cu sextantul la soare, la lună sau la alţi aştri dau poziţia precisă numai dacă nu se face vreo greşeală de calcul. Trebuie să recunosc că la una din zece sau douăzeci de observaţii mai făceam şi eu cîte o greşeală, de obicei stupidă, cum erau folosirea unei date calendaristice greşite, copierea eronată a unei cifre la un logaritm cu 6 zecimale. Din fericire, aproape întotdeauna am descoperit greşeala comisă ; se pare că am o intuiţie ciudată în depistarea erorilor. Ştiind că pot să fac asemenea greşeli eram nervos, iar apropierea îmi producea un fel de nelinişte mai ales că mă bazam doar pe calcule de navigaţie astronomică ; mă temeam să nu mă lovesc în întuneric de vreo stîncă sau insulă ştiind că ultima verificare certă de poziţie o efectuasem cu 12 000 mile în urmă. Era foarte posibil să fi făcut o eroare constantă în toate observaţiile astronomice, neobservată la sextant, o abatere de la oră, o greşeală la citirea în tabele sau în almanah... Sperasem să obţin o verificare de la radiofarurile din strîmtoarea Bass ; dar în zadar am acordat staţia mea la toate frecvenţele înscrise în ultimul „Manual de semnalizări al Amiralităţii britanice". Nu ştiam atunci că toate frecvenţele australiene se schimbaseră între timp. Am încercat toată gama de frecvenţe a postului meu gonio şi am prins în sfîrşit radiofarul aeroportului Mount Gambier, pe o frecvenţă complet diferită de

cea trecută în manual. Am căutat apoi frecvenţele radiofarurilor de la capul Otway şi capul Wickham. Din păcate, semnalele acestora se repetau numai la intervale de cîte 30 minute.

Culmea ghinionului, vîntul sufla din provă şi eram forţat să navighez încet contra vîntului. La 17 h 30' am schimbat din nou direcţia, readucînd iarăşi capul spre coastă, pe întuneric, furtună şi vizibilitate redusă. Tangajul şi izbiturile valurilor în bordaj erau înnebunitoare. În noaptea aceea, cînd vorbeam prin radiotelefon, aveam impresia că mă aflu într-un bîlci vorbind la telefon de pe scena exterioară a unui circ.

În dimineaţa următoare (3 decembrie), la 9 h 40', poziţia estimată de mine indica o zonă în care sonda acustică, avînd o rază de acţiune de 50 fathom[1], trebuia să semnalizeze existenţa unui fund. Aparatul nu a înregistrat nici un semnal, aşa că am presupus că mă aflam la vreo două mile spre vest, unde harta indica o adîncime de peste 50 braţe[2]. Dacă aceasta era situaţia, distanţa pînă la coasta sub vînt era de cel puţin 19 mile.

Pe lîngă faptul că nu aveam posibilitatea de a executa o observaţie la soare, navigaţia îmi era complicată şi de împrejurarea că nu puteam prinde nici unul dintre radiofarurile indicate în ultimul „Manual al Amiralităţii britanice". Pînă la sfîrşit, tot căutînd banda de frecvenţă, am constatat că în loc de 289 cum era indicat în manual, radiofarul de la capul Otway era la 314 kilocicli, cu toate că exemplarul meu era o ultimă ediţie apărută înainte de plecare. Am reuşit să descopăr şi frecvenţa radiofarului de la capul Wickham şi am putut stabili o poziţie aproximativă cu ajutorul lor. La 3 decembrie la amiază, performanţa zilnică realizată a fost de numai 53 1/2 mile.

Poziţia stabilită pe baza emisiunilor de la capul Otway şi capul Wickham arăta că mă aflam la 12 mile de ţărm, la 23 mile vest de capul Otway, dar cu 5 mile mai la nord de el. Aceasta era situaţia la 12 h 30' ; am ieşit repede pe punte ca să văd dacă nu cumva se zărea ţărmul. Nu voiam să mai schimb capul pînă ce nu vedeam ţărmul şi mai speram că vîntul îşi va schimba direcţia ca să pot dubla capul Otway fără a fi nevoie să schimb drumul. Am continuat să stabilesc poziţiile după Otway şi Wickham dar datele

[1] Unitate de măsură marinărească, egală cu 1,38 m. — *N.T.*

[2] Unitate de lungime de 6 picioare, sau în jur de 1,83 m, folosită în Anglia şi în diverse alte ţări pentru a indica adîncimea apei ; veche unitate de lungime din Franţa măsurînd 5 picioare sau 1,624 m. — *N.T.*

nu erau exacte din cauza compasului meu, care în emisfera sudică avea toane. După două ore şi douăzeci de minute am zărit drept înainte un ţărm stîncos. Cel mai depărtat punct vizibil spre est bănuiam a fi Moonlight Head. Credeam că „Gipsy Moth" se îndrepta spre Oliver Hill, situat la trei sau patru mile vest de Moonlight Head, pe care speram că îl reperasem exact, dar nu puteam identifica precis coasta. Dacă era într-adevăr vorba de Oliver Hill, atunci mă aflam la numai 16 mile de reciful Schomburg, unde naufragiase cliperul faimosului căpitan Bully Hayes. Am schimbat direcţia cînd ţărmul se afla la aproximativ trei mile.[1]

Cred că am navigat cu murele la babord timp de patru sau cinci ore ca să ies din drumul cargourilor ce treceau prin această zonă. La ora 17 de-a lungul coastei a apărut o formaţie de nori obişnuită prin partea locului, denumită „Southerly Buster" : un vălătuc întins şi jos de nori, de culoare albastră-purpurie. Nu ştiam dacă erau atît de periculoşi pe cît păreau şi dacă, antrenaţi ascendent de vînt, se vor năpusti asupra mea. Aş fi dorit să ridic mai multe vele, dar vălătucul de nori mă cam speria. După relevmentele radio-goniometrice, la ora 22 mă aflam încă la 31 mile distanţă de capul Otway, pe o rută de cargouri ; am zărit tocmai trei navigînd în şir unul după altul. Această întîlnire mi-ar fi fost de mare ajutor dacă aş fi cunoscut exact drumul pe care îl urmau ; din păcate nu luasem cu mine exemplarul din *Ocean Passage of the World (Rutele oceanice din toată lumea)*, editat de Amiralitatea britanică ; este încă un exemplu de scăpare din vedere la pregătirea unei călătorii lungi, care apoi te amărăşte în cursul acesteia. Nu putem stabili deci care era ruta cargourilor şi dacă ele se îndreptau spre Fremantle.

Trebuia să mă îndrept mai spre sud ca să fiu sigur că mă aflam în afara rutelor cargourilor, înainte de a schimba drumul. La miezul nopţii notam în jurnal că acea rută de vapoare era tot atît de aglomerată ca şi Canalul Mînecii ; am mai trecut pe lîngă încă trei cargouri şi am fost nevoit să virez cu vînt din pupă ca să

[1] După un ziar australian, cînd am schimbat capul faţă de coastă, la vest de capul Otway, în ziua de 3 noiembrie, „un pescar australian ieşit în larg cu nava sa de pescuit languste a luat cu el fructe, şampanie şi bere ca să le dăruiască navigatorului solitar englez ; a fost însă nevoit să se întoarcă din drum din cauza unui vînt de 40 mile pe oră şi a unor valuri apreciate la 30 picioare înălţime. După o luptă cu furtuna dusă pe 50 mile sticlele s-au spart, fructele s-au zdrobit şi întreg echipajul navei cu motor, lung de 50 picioare, a fost apucat de rău de mare". Nu ştiu de unde a pornit acel pescar. — *N.A.*

evit o ciocnire cu unul dintre ele. Se afla cam la o distanţă de 1 milă cînd schimbam direcţia şi am socotit că era destul de departe şi că aveam tot timpul necesar pentru manevră. Era prima navă de care mă apropiam atît de mult din clipa cînd ieşisem din Oceanul Atlantic de sud ; este singura scuză pentru faptul că am apreciat atît de prost timpul necesar pentru manevră. În timpul virării navei mi-am dat seama că eram în pericol de ciocnire şi am început să mă îndepărtez de uscat ca să pot trece pe la pupa cargoului. Probabil că cei de pe vapor s-au întrebat ce dracu aveam de gînd şi comandantul conştiincios şi priceput, a încetinit cargoul pînă la oprire. Ce bine ar fi dacă navele mari ar da tot atîta consideraţie micilor veliere. Am trecut aproape pe sub pupa cargoului, simţindu-mă de-a dreptul ridicol. Cred că manevra mea a durat mai mult decît mă aşteptam şi că vaporul naviga foarte repede.

Curînd am putut zări, estompat, farul de la capul Otway. Am recepţionat un relevment de la el, dar fără să pot determina distanţa. Am apreciat că erau vreo 20 mile. Cred că mă înşelasem şi că ţărmul zărit nu era Moonlight Head. M-am agitat nespus pînă la miezul nopţii, din cauza vapoarelor, a nesiguranţei poziţiei, a vremii şi a vîntului care, din cînd în cînd, ajungea pînă la tăria de furtună. Nu puteam să mă culc cu capul navei spre coastă şi fără a cunoaşte la ce distanţă mă aflam de ea ; am stabilit, aşadar, pe hartă limitele de eroare ale poziţiei şi am dedus că indiferent de locul în care mă găseam, în interiorul limitelor, puteam naviga fără pericol un anumit număr de ore cu murele la babord, fără a risca să dau peste insula King[1], asupra căreia se atrăgea atenţia în Instrucţiunile de navigaţie ale Amiralităţii britanice.

Ziua de 4 decembrie a fost cenuşiu-verzuie, cu ploaie, vizibilitate redusă şi vînt potrivnic din sud-est. Din cauza îngrozitoarelor izbituri ale valurilor eram obligat să merg foatre încet. Cu toate manevrele de vele şi calcule de navigaţie, *încă* nu pătrunsesem în strîmtoarea Bass ! Performanţa zilnică era din nou mizerabilă, 52 mile. „Gipsy Moth" atingea pînă la 5 1/2 noduri, dar trei sau patru valuri o izbeau în şir obligînd-o să se oprească. Izbiturile nu erau prea puternice, dar suficiente ca să oblige nava să treacă la alură de mîrţoagă sau să se oprească de-a binelea. De trei zile nu mai executasem observaţii la soare pentru stabilirea

[1] Face parte din insulele Tasmaniei şi se află la intrarea vestică a strîmtorii Bass ; are 1700 de locuitori. — *N.T.*

poziției. După un relevment radio, de care însă nu eram prea sigur, am fost derivat cu 10 mile spre sud, în patru ore și jumătate din acea după-amiază.

La 16 h 30′ mă aflam la 8 mile nord de capul Wickham, la capătul nordic al insulei King. Am socotit că eram destul de aproape și am stabilit capul spre est-nord-est. Mi s-a relatat ulterior că paznicul farului de la capul Wickham observase nava mea. Afirmația m-a surprins, căci normal ar fi fost ca eu să observ în primul rînd farul. Probabil că m-a reperat pe un ecran radar.

Prin aceasta se explică însă ceea ce s-a întîmplat o oră și jumătate mai tîrziu, cînd m-a descoperit un avion, care s-a rotit de cîteva ori deasupra lui „Gipsy Moth". A fost o dovadă de mare îndemînare să zboare în obscuritate, cu nori joși, la 200 picioare. De fiecare dată cînd trecea pe deasupra mea apărea și dispărea imediat în întunecime. Isprava avionului nu se explică decît prin cunoașterea *exactă* a poziției mele, pe care eu însumi încă nu o cunoșteam precis.

La o oră înainte de miezul nopții notam în jurnal : „Slavă Domnului, vîntul și valurile s-au mai potolit. Nu înțeleg cum poate nava să înfrunte asemenea lovituri de berbec". În noaptea aceea am pierdut mult timp încercînd să obțin relevmente gonio de la radiofaruri. Cel mai bine m-a lămurit un radiofar de aviație de pe insula King. Era dificil să obțin relevmente precise cu compasul meu al cărui ac magnetic se agita nebunește. Aceasta pune în evidență încă o scăpare în pregătirile mele de călătorie ; ar fi trebuit să-mi amintesc că era necesar să iau un compas cu ac prevăzut cu contragreutate, pentru înclinația magnetică din emisfera sudică. Apoi am mai descoperit că lămpile fluorescente din cabină deranjau recepția relevmentelor, ceea ce constituia un inconvenient căci eram obligat să sting toate lămpile ca să pot obține date precise.

În zorii zilei de 5 decembrie vîntul a slăbit și în același timp și-a schimbat direcția, făcînd ca înaintarea mea să fie mai dificilă ca oricînd. Era a suta zi de călătorie. Am notat în jurnal :

„În ultimele patru zile nu am parcurs decît 279 mile, luptînd din greu cu vînt contrar din est, în majoritate de tăria unei furtuni ; ca și cum aș fi navigat patru zile în Canalul Mînecii cu vînt contrar înfruntînd trei sferturi din timp o furtună și în restul timpului, vînt de tăria 4. De două ori am fost obligat să țin la capă, cînd nava era prea puternic izbită de valuri. Vizibilitatea a

fost mizerabilă, nu am putut verifica poziția de loc înainte de amiază, pînă m-am apropiat de capul Liptrap."

Mă gîndeam că era cazul să mă apropii de un port, căci terminasem ultima provizie de ceapă. În dimineața următoare, la 10 h 38', am zărit în față coasta. La amiază, vremea începuse să se schimbe ; era chiar o zi caldă de vară. Realizarea zilnică a fost de 106 mile. Cînd am ajuns la 3 mile de coastă, am schimbat direcția, îndepărtîndu-mă de țărm. În acel moment, mă aflam în golful Venus, de unde trebuia să navighez în volte contra vîntului pentru a dubla capul Liptrap și a pune capul spre promontoriul Wilson. În jurul promontoriului erau numeroase insule : micile arhipelaguri Glennie, Anser și Rodondo. Din fericire vremea se menținea senină și mai erau și două faruri, dar pentru un navigator solitar era destul de complicat să se strecoare pe întuneric printre acele insule. După fiecare schimbare de direcție, din milă în milă trebuia să verific poziția și tot ceea ce am putut să fac în acea noapte a fost să dorm iepurește timp de mai puțin de două ore. M-am consolat cu gîndul că vîntul, deocamdată contrar, îmi va deveni favorabil îndată ce voi dubla promontoriul și mă voi îndrepta spre est-nord-est, către insula Gabo.

Mă înșelasem. În dimineața zilei de 6 decembrie, la 6 h 30' am trecut de insula Rodondo, la sud de promontoriul Wilson. Aspectul acelei insule era foarte interesant ; lungă de numai vreo jumătate de milă și înaltă de 1 150 picioare, arăta ca o stîncă enormă. M-am apropiat de ea la cîteva sute de yarzi. Eram emoționat și mi se părea ciudat să privesc stînca și solul, după atîta vreme de cînd nu mai zărisem pămînt în apropiere. Mica insulă era o bucată de pămînt cu aspect solid, o stîncă stearpă, semănînd cu calota unei pălării melon ieșind din apa mării.

Am menținut murele la babord pînă am ajuns în apropierea altei insule, la șapte mile est de Rodondo, după care am schimbat din nou capul. Dar îndată vîntul a devenit iarăși contrar. La amiază realizasem cu totul doar 62 mile, dublînd promontoriul Wilson.

Mai aveam încă 449 mile pînă la Sydney. Vîntul nu numai că era contrar, dar adia doar ca o simplă briză ușoară, așa că se părea că va mai trece vreme înainte de a ajunge la Sydney. Am notat în jurnal : „Judecînd la rece, din cauza acestei brize slabe potrivnice îmi vor trebui opt zile ca să străbat 400 mile ; mă consolez însă că putea fi și mai rău."

În noaptea de 7 decembrie aproape că am stat imobilizat de acalmie, dar m-am încurajat cu gîndul că o dată ce voi dubla insula Gabo, vîntul îmi va deveni favorabil. La ora 8 dimineaţa am ridicat velastraiul mare. Îndată, acţiunea lui s-a făcut simţită, viteza a sporit, dar împiedica buna funcţionare a velei de direcţie. Venind de la Newcastle [1], vaporul „Illowra" mi-a urat un călduros bun sosit cu sirena de ceaţă, dar mi-a produs multă spaimă apropiindu-se prea mult de pupa navei mele, în timp ce manevram corespunzător schimbărilor de direcţie ale vîntului. Am notat în jurnal : „Orice tensiune nervoasă mă face să mă simt slab fiziceşte ca un copil."

La amiaza aceleiaşi zile mă aflam la 35 mile distanţă de coasta districtului Gippsland Lakes [2], alunecînd fantomatic în adierea slabă a vîntului, cînd am fost descoperit de cîteva nave pescăreşti, pline de reporteri ale diferitelor ziare. Mai întîi am auzit un zbîrnîit de motor şi am ieşit repede din cabină ca să descopăr, nu departe, o primă navă plină cu reporteri şi fotografi. Am răspuns la saluturile lor şi cîtorva întrebări, dar am refuzat să mă las fotografiat. Pînă la sfîrşit m-am gîndit să nu le par ursuz şi le-am spus că voi reveni pe punte după 10 minute. Au protestat spunîndu-mi că mai veneau şi alte ambarcaţii cu reporteri şi că deci doreau să aibă prioritate. Le-am răspuns că-mi pare rău, dar că nu pot face altfel ; adevărul este că eram nebărbierit şi că doream să-mi dau barba jos la repezeală şi în acelaşi timp să-mi schimb îmbrăcămintea ca să nu mai par un adevărat vagabond. După 90 de zile în care nu văzusem de aproape nici o figură omenească eram exuberant, amabil, dîndu-mi silinţa să fiu cît mai agreabil. Mărturisesc că aş fi preferat să nu fiu descoperit înainte de a ajunge la Sydney, iar primul ţărm zărit de cînd am plecat din Europa să fi fost promontoriul Sydney.

Mai tîrziu, un trauler l-a adus pe Lou d' Alpuget, ziarist la „Sidney Sun" pe care îl mai întîlnisem la Newport, Rhode Island [3], cu ocazia curselor nautice pentru Cupa americană din 1962. S-a apropiat într-o barcă de cauciuc de „Gipsy Moth" spunîndu-mi : „V-am adus în dar cîteva cepe şi o sticlă de whisky". I-am răspuns la rîndu-mi : „Nu pot primi nimic la bord ; ştiu din experienţa anterioară

[1] Port în Australia, la nord-est de Sydney, la gura rîului Hunter ; 185 000 locuitori. — *N.T.*

[2] Regiune pe coasta sud-estică a Australiei — *N.T.*

[3] Oraş şi port la Atlantic, în sud-estul statului Rhode Island din S.U.A. — *N.T.*

cît de stricți sînt vameșii de la Sydney și ce scandal îmi vor face dacă iau contact cu cineva înainte de vămuire". Mi-am amintit că și în timpul zborului cu avionul prin Australia vameșii australieni au fost foare severi în privința respectării legilor și tuturor prescripțiilor. Calm, Lou m-a contrazis spunîndu-mi că eram așteptat de o enormă manifestație de bun sosit și că autoritățile vamale vor renunța la formalități. Am socotit că era nepoliticos să refuz darul făcut cu atîta bunăvoință deși nu mai băusem de loc whisky în timpul călătoriei și mă dezobișnuisem de această băutură. Desigur că nici vameșii — altfel foarte prietenoși — nu vor fi prea bucuroși să se dea publicității o astfel de fotografie.

O altă navă, presupun de pescuit, s-a apropiat atît de mult de mine, încît un ziarist de la „Melbourne Age" mi-a aruncat un ziar. Timonierul de pe navă nu a apreciat însă bine distanța și a lovit pupa navei mele „Gipsy Moth" la 1 sau 2 picioare de cîrma automată, adică de partea în care aceasta este fixată de pupă, și anume, la suportul paletei demontate. Am reușit cu greu să mă îndepărtez de nava „inamică", și cred că am scăpat și de alte avarii mai grave ; în schimb, în timpul manevrelor m-am lovit la cot. Fără să vreau am tras o înjurătură. Rareori mi-a fost dat să văd un om mai scandalizat ca acest ziarist galben și în același timp mut de indignare. Cînd nava s-a îndepărtat, am căutat să văd în ce constă avaria și, revenindu-mi din accesul de mînie — pe care întotdeauna îl regret — i-am făcut cu mîna ziaristului un semn prietenesc. Acesta, cunoscîndu-și bine meseria și bun diplomat, nu a relatat înjurătura (de altfel, nici nu se putea tipări !), ci a povestit că am exclamat : „Pesemne că doar duminica faci pe timonierul !" Se pare că această pretinsă exclamație a mea i-a amuzat teribil pe cititorii australieni ; de altfel m-a amuzat și pe mine, căci niciodată pînă atunci nu mai auzisem această expresie !

În ziua aceea, la amiază, am constatat o realizare zilnică de numai 59 mile. Seara am întins curelele prin care motorul de rezervă acționa alternatorul. S-a auzit un zgomot puternic după care a început să miroasă a ars. Din cele două curele abia puse în funcțiune una s-a rupt în bucăți. Noroc că ajunsesem să mă obișnuiesc cu incomoda operație de ajustare a curelelor. Cînd am executat-o prima dată, în larg, mi-a părut groaznic de dificilă din cauză că jumătate din șuruburi trebuiau strînse doar după pipăit. Dar pînă la urmă te obișnuiești cu toate.

Nu mai aveam curent electric decît în acumulatoare și am anunțat postul de radio Sydney că începînd din acel moment nu mai

puteam emite sau recepţiona decît comunicări urgente. Am cerut să mi se comunice frecvenţa radiofarului de pe insula Gabo ; mi-au dat-o, precum şi pe cea a aeroportului de la Sydney. Toţi operatorii radio australieni au fost foarte prietenoşi şi gata să-mi sară în ajutor.

Pînă atunci navigasem continuu în volte, contra vîntului, timp de şase zile. Cînd, în sfîrşit, am scăpat de vîntul contrar, acesta a devenit foarte slab ; apoi înaintarea mi-a fost frînată de puternicul curent care merge de la sud la vest scăldînd coasta statului New South Wales [1]. În după-amiaza zilei de 8 decembrie, tocmai cînd mă întrebam dacă trebuie să cobor velastraiul mare, am auzit un şoc puternic care a făcut să vibreze coca. Am ieşit repede pe punte crezînd că s-a rupt ceva, dar în primul moment totul mi s-a părut în regulă. Apoi am observat că unul dintre straiurile de la vîrful arborelui trinchet şerpuia atîrnînd în jos, în loc de a fi întins şi drept. Nu-mi dădusem seama de prima dată din cauză că velastraiul mare rămăsese susţinut de grandee şi de fungă. Ambele straiuri de la vîrful arborelui trinchet erau căzute jos, încolăcite, atîrnînd în apă. Se mai menţineau încă doar două straiuri mici. Am manevrat velastraiul mare — după ce l-am scos din apă fără multă greutate — precum şi cele două straiuri de la vîrful arborelui trinchet. Cîrligul de la capătul arborelui, care menţinea aceste straiuri de vîrf, cedase la sudură. Se punea întrebarea dacă ruptura slăbise şi celelalte două straiuri mai mici. Dacă şi acestea cedau, nu mai aveam posibilitatea să manevrez velele din provă pînă nu improvizam un strai la partea de sus a arborelui ; şi chiar în acest caz viteza se reducea simţitor. Mi-am pus ochelarii de vedere la îndemînă — pentru timpul nopţii — şi am privit cu atenţie partea de sus a arborelui, dar ploaia mă împiedica să pot vedea ceva. Mi-a fost teamă de straiuri pînă ce am ajuns la Sydney, deşi cele două mici au rezistat.

În seara următoare, la 9 decembrie, s-a întîmplat un lucru ciudat. Mă aflam la provă şi demontam lumina de poziţie tribord, cînd deodată am simţit că mă aflu aproape de suprafaţa apei, aproape în atingere cu ea ; puntea provei se afla la cinci picioare deasupra apei. Am privit spre pupă şi mi s-a părut că nava se scufundă. Am alergat într-acolo şi am coborît în cabină pentru a

[1] Unul dintre statele Confederaţiei australiene, cu capitala la Sydney. — *N. T.*

ridica panoul de deasupra santinei. Mă aşteptam s-o găsesc plină cu apă provenită dintr-o gaură neştiută prin care ar fi năvălit puternic ; nu mică mi-a fost mirarea cînd am văzut că în santină nu era apă de loc. Nici vorbă de scufundare. Probabil că am avut o iluzie optică asemănătoare mirajului, dar senzaţia netă a fost că nava naufragia. Sper să nu am parte niciodată de aşa ceva, în realitate.

În dimineaţa de 10 decembrie „Gipsy Moth" era în calm, dar după-amiază a început să sufle o briză din nord-est. Din nou vîntul era contrar, dar vremea era de un senin perfect. Am chemat prin radio postul de la Sydney şi am rugat să-i transmită Sheilei un mesaj prin care să-i spună că începînd de la miezul nopţii nu am înaintat din lipsă de vînt, că abia acum am reluat navigaţia şi că mai aveam de parcurs 102 mile.

După-amiază mi-a dat de urmă un avion. Bănuiesc că pilotul recepţiona mesajul pe care tocmai îl comunicasem prin radio, căci mă aflam încă la cel puţin 50 mile în larg de coastă şi nu dădusem date despre poziţia mea. Probabil că a zburat de-a lungul unui arc de cerc cu raza de 102 mile avînd centrul la Sydney. „Gipsy Moth" naviga lăsînd o dîră de spumă ; era destul de înclinată, avînd ridicate vela mare, velastraiul artimon, un foc şi velastraiul trinchet. După ce am trecut de insula Gabo, am făcut un ocol de vreo 80 mile în larg pentru a mă feri de navele şi de avioanele venite să mă întîmpine. Din păcate, cu cît navigam mai în larg, cu atît eram antrenat într-un curent ce se îndrepta spre sud, iar cînd, la 10 decembrie, am revenit către coastă şi, la căderea serii, am zărit ţărmul, am observat strălucirea unui far pe care l-am recunoscut a fi cel de la promontoriul Perpendicular de la extremitatea nordică a golfului Jervis. Pesemne că mă aflam mult mai la nord. Vederea farului m-a emoţionat profund căci în acest golf am amerizat în 1931 cu hidroavionul meu „Gipsy Moth" la sfîrşitul primului zbor solitar peste marea Tasmaniei, din Noua Zeelandă în Australia. Acolo am pierdut vîrful unui deget din cauza unei stîngăcii comise cînd am agăţat hidroavionul la o macara pentru a fi ridicat pe puntea navei port-avion „Albatross".

Cu toate că pe hartă se atrage atenţia asupra faptului că de-a lungul acelei părţi a coastei australiene curentul spre sud are patru noduri, îmi era greu să cred din cauza aspectului neted, obişnuit, al suprafeţei mării. În afară de curent mai aveam de înfruntat şi un

vînt nord-nord-est care sufla exact dinspre Sydney. „Gipsy Moth" pierdea viteză spintecînd valurile şi şi-a încetinit mersul pînă la 4 1/2 noduri. Sîmbătă, 11 decembrie, după ce am executat o voltă în larg şi alta către Port Kembla [1], nu a fost de loc surprinzător să constat că, de fapt, mă găseam mai departe spre sud decît fusesem înainte de volte. M-a surprins un acces de desperare, pesemne din cauza extenuării nervoase ; mi se părea că eram condamnat să lupt acolo săptămîni întregi cu vîntul şi curentul, executînd volte, fără să înaintez.

Pentru a mai diminua izbiturile valurilor ridicate de briza ce se înteţise, m-am limitat să navighez numai cu velele de furtună. La miezul nopţii m-am hotărît să fac încercarea de a naviga mai repede şi am ridicat mai multă velatură cu scopul ca, printr-un efort, să ajung a doua zi la Sydney. Extenuat cum eram, mi-au trebuit două ore ca să ridic focul de drum şi vela mare ; am desfăcut apoi din terţarole vela artimon şi am făcut ordine la bord. După fiecare cîteva minute eram obligat să mă opresc ca să mă odihnesc şi să-mi recapăt respiraţia. După ce am terminat, „Gipsy Moth", cu vînt din provă, nu înainta decît cu patru noduri ; izbiturile valurilor o opreau mereu, cam la fiecare minut. Nu mai puteam să las nava să se autoguverneze, căci ori se plasa prea strîns în vînt, ori ieşea de sub vînt, aşezîndu-se travers pe acesta. Dimineaţa, la 5 h 40′ notam în jurnalul de bord : „Am stat 70 de minute în cocpit încercînd să echilibrez cîrma cu ajutorul parîmei palancurilor. «Gipsy Moth» se comportă ca o navă foarte neechilibrată şi instabilă." [2]

[1] Centru siderurgic în Australia, la sud de Sydney. — *N. T.*

[2] Numai în urma experienţei din cursul călătoriei am ajuns să cunosc caracteristicele nautice ale navei mele. M-a interesat mult modelul de navă cu vele, de tip „Gipsy Moth IV" lansat pe piaţă de societatea „Hobbies Ltd". Este unul din diferitele tipuri de nave cu vele, corespunzătoare pentru cursele *Round Pond* sau altele asemănătoare, adică destinate unor regate pe lacuri din parcurile publice.

Cînd „Hobbies Ltd" a realizat primul său prototip de carenă la mărime naturală, la primele teste de plutire, acesta a prezentat „toate aparenţele unei stabilităţi statice". Cînd s-au montat vele şi au început probele de navigaţie, s-a constatat însă că nu avea o chilă suficient de grea şi că nava avea tendinţa să se încline într-o parte, ajungînd cu velele în apă. S-a întîmplat la fel ca la primele probe de navigaţie ale lui „Gipsy Moth IV". Atunci au reproiectat chila, făcînd-o mai adîncă şi modificînd greutatea balastului ; de asemenea, chila a fost prelungită spre pupă, către locul cîrmei, aşa cum recomandase Warwick Hood, la Sydney, cînd am acostat acolo. Cînd modelul a fost probat prin telecomandă, s-a constatat că rezista la comenzi, apoi a şavirat cu zgomot.

La 8 h 30' am încercat să pornesc motorul, dar acumulatoarele erau complet descărcate. Nici legătura prin radio nu am reuşit s-o stabilesc. Restul de curent din acumulatoare îl utilizam doar noaptea, pentru luminile de poziţie, importante aici, în plină rută de cargouri.

Totuşi, am mers încet înainte, navigînd cum puteam. La ora 10 dimineaţa am dublat capul Baily, la extremitatea sudică în Botany Bay. Mai aveam numai 13 1/2 mile de mers pînă la Sydney. O elegantă şalupă albastră grănicerească a ieşit din Botany Bay în întîmpinarea mea şi mi-a urat bun sosit. Am ridicat pavilionul „White Ensign" şi flamura Escadrei regale de iahturi. Am navigat încet, în volte, spre coastă. Pe măsură ce mă apropiam de ţărm a început să bată briza spre uscat şi aproape că aş fi putut pune capul spre Sydney, făcînd numai cîte o voltă în larg, de numai 1—2 mile, la fiecare 5 mile. Îndată ce am trecut de promontoriile din Sydney vîntul a devenit larg şi s-a înteţit pînă la o briză puternică. „Gipsy Moth" a început să arate ce este în stare, atingînd din timp în timp 8 noduri. Nu puteam menţine direct echea, dar guvernam cu ajutorul celor două palancuri montate cîte unul de fiecare parte a echei, la peretele cocpitului. Aş fi putut reduce sarcina pe eche şi cîrmă renunţînd la vela mare, dar acum navigam repede avînd vîntul dinapoia traversului şi strecurîndu-mă printr-o flotilă

S-au executat mai departe probe de navigaţie cu modelul şi i s-a îmbunătăţit performanţa prin reducerea suprafeţei cîrmei, mărindu-se totodată şi grosimea cîrmei pentru a corespunde chilei modificate.

S-a constatat apoi că vela artimon „avea tendinţă să facă să vireze modelul, împiedicîndu-l să ţină capul", ceea ce însemna că vela artimon nu se echilibra cu velele din provă şi, în consecinţă, readucea modelul în vînt. Prezent şi la „Gipsy Moth IV" acest defect a fost în parte remediat la Sydney prin deplasarea spre provă a straiurilor de la extremitatea de sus a arborelui. Prin aceasta s-au rezolvat multe probleme de echilibru în cursul navigaţiei. La model, constructorii au redus suprafaţa velei artimon obţinînd un efect similar. Cînd modelul a fost echipat cu vela mare, aceasta se masca şi fîlfîia, pierzînd din randamentul propulsiei. Pentru ca modelul să navigheze cum trebuie a fost necesar să i se reducă dimensiunea velei mari. Pînă la sfîrşit s-a constatat că viteza şi performanţa generală a modelului erau mult sub aşteptările constructorilor. Ei au crezut că greementul şi coca navei erau cele mai bune de pe piaţă, dar cînd performanţa modelului a fost comparată cu a altor iahturi de cursă telecomandate, a rămas în urma lor atît în ceea ce priveşte viteza cît şi posibilitatea de manevrare.

Iată concluzia mea la toate acestea : ce păcat că cei care au construit nava mea „Gipsy Moth IV" nu au avut timpul suficient ca să execute un model pe care să-l probeze în *Round Pond*, înainte de a construi nava în mărime naturală ! Cîte necazuri şi eforturi aş fi evitat prin descoperirea şi remedierea acestor neajunsuri înainte de plecarea în călătorie ! — *(N. A.)*

de ambarcații de toate tipurile și mărimile. Nu îndrăzneam să risc a orienta ghiul la travers de teama unei puneri în pană care ar fi avut ca rezultat un blocaj al dispozitivului de guvernare, urmat, probabil, de abordaje sau ciocniri. Am întrebat prin portavoce șalupa Escadrei regale de iahturi de la Sydney cînd pot veni în vînt și am cerut șalupei grănicerește să îndepărteze ambarcațiile din pupa și babordul meu, ca să pot veni în vînt și să opresc fără a fi asaltat de șalupele și ambarcațiile televiziunii. Au răspuns cu promptitudine la cererea mea. Am venit în vînt, am virat apoi cu murele la tribord, cu toate velele mascate. „Gipsy Moth" și-a încetinit aproape complet mersul. O șalupă a acostat-o și în minutul următor Sheila și Giles au urcat la bordul navei mele. A fost o reîntîlnire fericită și în timp ce desfundam o sticlă de șampanie pe punte, un pilot de grăniceri a luat conducerea navei. Cum nu putea porni motorul din cauza lipsei de curent electric „Gipsy Moth" a fost luată în remorcă de șalupa Escadrilei regale de iahturi de la Sydney. La 12 decembrie, la 4 h 30' „Gipsy Moth" a intrat în portul Sydney, după o călătorie de 107 zile, 5 h 30' calendaristice sau, mai exact, după 106 zile, 20 h 30', durată efectivă ținînd seama de schimbarea longitudinii. Distanța străbătută a fost de 14 100 mile, calculată după totalul realizărilor zilnice, de la amiază la amiază.

9

În Australia

Cele mai multe clipere aveau ca destinaţie Melbourne, dar eu am ales drumul mai puţin umblat, care ducea la Sydney. Poate că este cazul să dau unele explicaţii în privinţa acestei alegeri, deoarece Melbourne este un punct de acostare mai bun, situat cu 500 mile mai aproape de Plymouth. Ca să ajungi la Sydney, mult mai departe de Melbourne, trebuie să înfrunţi grelele condiţii de navigaţie din strîmtoarea Bass şi apoi să urmezi cît mai aproape coasta New South Wales pentru a evita puternicul curent orientat spre sud, de care am vorbit în capitolul precedent. Pe această rută navigaţia este întotdeauna dificilă pentru navele cu vele — cum a fost de altfel şi pentru mine — din cauza vînturilor variabile şi a curenţilor orientaţi spre ţărm care ameninţau în mod permanent să fiu împins într-un golf sau să rămîn fără vînt şi derivat spre ţărm de un curent.

Spre Sydney merg multe nave comerciale, cele mai multe transportînd pasageri sau tot felul de mărfuri. În ceea ce priveşte performanţa obţinută de mine faţă de timpul realizat de clipere, aş fi putut termina prima parte a călătoriei la Melbourne şi poate că ar fi fost mai logic să procedez astfel. În ziua de 4 decembrie, la amiază, se împliniseră 99 de zile de călătorie şi mă aflam doar la 118 mile depărtare de Melbourne. Ar fi fost simplu să navighez cu vînt din pupă şi să acostez la Melbourne, împlinind astfel 100 de zile de la plecarea din Plymouth. Aveam însă motivele mele personale să merg la Sydney. Mai fusesem încă de patru ori acolo şi de fiecare dată trăisem momente pasionante, adesea romantice, pe care le-am consemnat în cartea mea *Along the Clipper Way :*

„La prima mea vizită am ajuns în acest port măreț venind cu un vapor din Noua Zeelandă ; mă urcasem la bord la Wellington [1] îndrăgostit lulea de o fată fără inimă și încrezută, care călătorea cu același vapor spre Sydney. Deși eram convins că nu voi «supraviețui» acestei grele încercări, inima mea sfîșiată s-a consolat totuși. Următoarea vizită am făcut-o cu avionul meu «Gipsy Moth», ca punct terminus al celui de-al doilea zbor solitar întreprins din Anglia în Australia. Era în ianuarie 1930. M-a întîmpinat și apoi m-a escortat o escadrilă de avioane. Eram atît de emoționat la vederea mulțimii care mă aștepta pe aeroportul Mascot, încît am aterizat înfricoșat ca un iepure săltînd pe o pajiște. Tumultosul și prietenosul bun venit al locuitorilor din Sydney mi s-a părut unic în felul lui.

A treia oară am sosit la Sydney din est, după ce am executat primul zbor solitar peste Marea Tasmaniei, din Noua Zeelandă în Australia. Pilotam hidroavionul meu «Gipsy Moth». Amerizarea și apoi primirea mea în marele port al Sydney-ului au fost însoțite de aceleași mari emoții. A patra vizită mi-a prilejuit-o plecarea în zbor de la Sydney la Pekin și apoi la Londra cu monoplanul «Puss Moth»[2]. Era în 1936.

Mă gîndesc cu plăcere la velierele care, plecînd în Anglia, trec printre promontoriile Sydney-ului și ancorează în apele liniștite ale portului cu același nume, după ce au parcurs 14 000 mile de la Plymouth."

Minunata manifestare de bun sosit a locuitorilor Sydney-ului îmi dădea din nou un soi de mîndrie și mă bucuram că și de data asta alesesem acest port ca escală în Australia.

La zece minute după ce am pășit pe țărm, am înfruntat o conferință de presă cu 94 de ziariști și reporteri de radioteleviziune, se pare cea mai numeroasă dintre toate conferințele de presă ținute vreodată la Sydney. Era, desigur, un contrast izbitor cu solitudinea mea de peste trei luni de luptă cu marea, zi și noapte, avînd doar scurte răgazuri de două-trei ore la rînd. Cînd am văzut, ulterior, filmul conferinței, am observat, cu interes, cum, la început, înregistrasem destul de greu sensul întrebărilor și reacția întîrziată a răspunsului. Cu trecerea minutelor, receptivitatea îmi devenea mai

[1] Capitala Noii Zeelande, situată în extremitatea sudică a acestei insule, la capătul strîmtorii Cook ; 160 000 locuitori. — *N. T.*

[2] Numele unei specii de molie din ordinul *Lepidoptera*, de talie mai mare, trăind în Europa. — *N.T.*

rapidă. Multe întrebări au fost insidioase altele metafizice. Mă simţeam împroşcat parcă cu întrebări, după o sută de zile de solitudine şi de luptă îndîrjită cu stihiile pentru supravieţuire. În asemenea împrejurări nu-ţi mai dai seama de ce este serios sau nu. La întrebarea : „cînd aţi avut moralul cel mai scăzut ?" răspunsul cel mai cuvenit ar fi fost : „cînd am terminat provizia de gin."

Iaht-clubul regal de la Sydney m-a invitat să acostez la cheiul lor, propunere primită de mine cu bucurie. „Sufletul" acestui agreabil şi minunat Iaht-club era mereu tînărul şi entuziastul Max Hinchliffe, fost căpitan în Marina australiană. Cînd l-a cunoscut Sheila, înaintea sosirii mele, îi lăsase impresia unui om distant, dar de fapt alta era realitatea : îi vorbise de partea urechii lui surde, motiv pentru care, de altfel, părăsise şi marina. Nu cred să existe undeva oameni mai generoşi ca locuitorii Sydneyului, şi mai ales ca membrii Iaht-clubului local. Clubul, care are un şantier naval propriu pentru ambarcaţii, cu marangozi, tîmplari şi mecanici, mi-a pus la dispoziţie toate instalaţiile pentru a o readuce pe „Gipsy Moth" în stare de a înfrunta Capul Horn. Max a fost neobosit în ajutorul pe care mi l-a dat asigurîndu-mi imediat concursul lui Warwick Hood, constructorul proiectant al iahtului „Dame Pattie" ce concurase în cursa pentru Cupa Americii din 1967. Pe Alan Payne îl cunoscusem, împreună cu Sheila, încă din 1962, la Newport, Rhode Island, după ce străbătusem solitar Atlanticul de nord; era proiectantul navei australiene „Gretel" de tip 12 Metri care participase alături de navigatorii americani în cursa pentru Cupa Americii din 1962. Alan nu mai practica independent construcţia de nave ci proiecta ambarcaţii în împrejurimile Sydney-ului, pentru firma Havilland. Aşadar aveam asigurate sprijinul şi colaborarea celor doi constructori navali, pe care îi socoteam ca cei mai pricepuţi din lume.

În primul rînd ei au încercat să mă convingă că, aşa cum era amenajată, „Gipsy Moth IV" nu corespundea scopului propus. I-am spus lui Warwick că anume a fost construită aşa de robustă ca să facă faţă unei şavirări sau chiar unei dări peste cap. El mi-a replicat că cu o asemnea formă de carenă nava nu se va redresa. N-am mai avut ce să-i spun. Alan era de aceeaşi părere şi căuta să mă convingă să nu mai continui cursa. Oamenii ştiau ce vorbeau; în sălbatica Mare a Tasmaniei se întîmplă mereu şavirări. Nu cred însă că e cazul să dau amănunte aici despre tot ceea ce am discutat

atunci [1]. Cînd au văzut cît sînt de hotărît să-mi continui călătoria au renunţat să mă mai convingă să renunţ şi s-au pus pe treabă ca să facă din „Gipsy Moth" o navă care să poată înfrunta cele mai grele condiţii de navigaţie. I-am spus lui Warwich că „Gipsy Moth" se pune travers pe vînt cît ai clipi din ochi. El a dat acest cusur pe seama chilei şi a schiţat o extindere metalică pentru a reduce golul dintre partea cea mai de jos a chilei şi călcîiul cîrmei. Susţinea că ar fi necesară şi o extindere înainte a chilei, lucru de care şi eu eram foarte convins, dar care era practic imposibil. Am fost de părere să se reducă la două cele patru straiuri ce fixau de provă partea de sus a arborelui trinchet şi el a admis. Am mai cerut ca straiurile să fie fixate de punte cît mai înainte posibil. El s-a cam împotrivit, dar eu eram foarte convins că centrul de velatură din provă trebuia neapărat deplasat înainte. Warwick a mai insistat să se execute un plan complet diferit al aranjamentelor tuturor aparatelor şi proviziilor de la bord. În general propunea concentrarea greutăţilor spre mijlocul cocăi în aşa fel ca extremităţile să rămînă mai uşoare pentru a păstra rezerve de flotabilitate. Ar fi preferat ca porţiunea din coca situată deasupra cîrmei să nu fie ascuţită şi îngustă, ci lată, dar nu vedeam posibilitatea practică a unei atare modificări. Warwick nu s-a limitat la sfaturi teoretice ci a petrecut ore întregi căţărat pe arbore, verificînd greementul şi urmărind să înlăture toate defectele ; de exemplu, a făcut să funcţioneze anemometrul şi girueta, care mai înainte se încăpăţînaseră să meargă. A schimbat complet sarcinile pe sarturile arborelui trinchet cu scopul de a reduce presiunea pe mijlocul arborelui în cazul unei şavirări ; din experienţe anterioare s-a constatat că o asemenea presiune mare este în stare să rupă partea centrală a arborelui în mai multe

[1] Trebuie să spun de la început că „Gipsy Moth IV" este o navă admirabilă şi că, bine dirijată, poate naviga repede. Sheila îmi reproşa însă că îi găseau cusururi navei mele : „Nu uita, îmi spunea Sheila, că ai navigat cu ea mai departe şi mai repede decît s-a reuşit vreodată cu un iaht mic, în cursul unei singure călătorii". Şi nu uita să-mi reamintească, ori de cîte ori avea ocazia, de Lisette, iapa celebră care aparţinuse generalului Marbot, aghiotantul lui Napoleon. Cînd Marbot a cumpărat-o, iapa avea prostul obicei de a omorî grăjdarii şi de aceea hotărîseră s-o omoare. Marbot însă a vindecat-o de năravi, scăpîndu-i viaţa. Recunoscătoare, la rîndul ei iapa i-a scăpat generalului viaţa, o dată datorită vitezei sale neîntrecute, altădată răsturnînd şi călcînd în picioare un soldat inamic care se repezea la stăpînul său cu baioneta şi a treia oară, omorînd un ofiţer rus care era pe cale să-l lovească pe Marbot cu sabia dar care, pînă la urmă, a ranit-o pe Lisette. Deşi admir curajul şi devotamentul animalului, mărturisesc că nu aş fi amator de aşa ceva. — *N. A.*

bucăți separate. (Trebuie să spun că, în afară de două straiuri, ulterior nu am modificat nici unul dintre reglajele stabilite după indicațiile lui Warwick). Alan a fost cu totul de acord și, pentru motive de securitate, a mai adăugat una sau două modificări ; de exemplu a mai completat două traverse care să întărească bocaportul din provă, greu, slăbit din încheieturi și în general prost proiectat. Mi-am amintit că din prima zi a probelor de navigație balamalele prea mici ale bocaportului s-au rupt, iar traversele adăugate prezentau neajunsul că țineau permanent închis bocaportul, astfel că nu mai puteam coborî velele jos, în cabina de la provă, direct de pe punte. Din păcate, după cum voi arăta mai tîrziu, nu am fixat aceste traverse chiar imediat după plecarea de la Sydney.

Meșterii de pe șantierul Iaht-clubului de la Sidney au muncit din greu pe „Gipsy Moth" și mărturisesc că nu mai avusesem prilejul vreodată să văd oameni lucrînd la o navă atît de repede și de eficient. Din cauza sărbătorilor Crăciunului lucrările au întîrziat deși inginerul Bob Williamson a lucrat și în timpul lor pentru a realiza mai devreme programul de amenajări și de revizii ale navei. Jim Perry, șeful șantierului, excelent marangoz și tîmplar, și-a dat toată osteneala pentru a opri, infiltrațiile de apă de la punte. A montat o bordură în jurul gheretei (acoperișului) cabinei, la îmbinarea cu puntea și a reușit să etanșeze toate porțiunile pe unde se infiltra apa, în afară de una. A căutat, cu orice preț, să oprească infiltrațiile de-a lungul marginii punții, călăfătuind cu substanță cauciucată, ceea ce a redus considerabil porțiunile de infiltrație ; dar acestea erau consecința unor greșeli fundamentale de proiectare sau de construcție, imposibil de remediat complet. A căutat să repare tambuchiul din cocpit, pe unde eram împroșcat deseori cu apă atunci cînd lucram la mașina de gătit, iar valurile spălau puntea. Deși a făcut tot ce i-a stat în putință, din cînd în cînd tot mai primeam cîte un duș cu apă de mare peste ceafă atunci cînd vreun val ajungea peste tambuchi.

Vinciurile Lewmar mi-au produs o mulțime de necazuri și de multe ori m-au băgat în încurcături. De obicei viram de bord nava fără a folosi vinciul pentru a manevra scota focului. Începeam prin a vira scota cînd nava venea în vînt și făceam volta scotei la tachet înainte de a se termina întoarcerea navei. Mă bizuiam însă că vinciul se rotește liber cu cele două bucle de parîmă pe care le-am înfășurat în jurul lui. De multe ori însă vinciul refuza, fiind blocat. În momentul cînd am derulat scota de pe

vinci, era prea tîrziu ca să o mai prind în tachet şi volta era ratată. Ar fi trebuit sau să mă las derivat de vînt pînă ce deblocam vinciul, sau să revin la drum şi apoi să mă ocup de deblocarea vinciului. Nu pot aşterne pe hîrtie tot ce mi-a venit la gură, mai ales cînd necazurile se întîmplau noaptea. Greşisem cînd presupusesem că blocarea vinciurilor era provocată de apa sărată. La Sydney am examinat mai amănuţit problema şi am ajuns la concluzia că apa sărată nu avea nici o vină ; cauza reală provenea din confecţionarea vinciului, la care s-au folosit trei metale diferite aşa că blocarea se datora coroziunii electrolitice. Este de necrezut ca o firmă să livreze astfel de vinciuri pentru o navigaţie în larg de lungă durată. O firmă australiană care confecţiona vinciuri Barlow mi-a dăruit cu amabilitate o garnitură din acest tip de vinciuri şi mărturisesc că în călătoria de întoarcere nu a fost nevoie să le curăţ niciodată sau să le pun vreo picătură de ulei, iar la sfîrşit aveau încă aspectul nou-nouţ. Mă nedumirea faptul că deşi cerusem proiectantului să prevadă pe „Gipsy Moth IV" un tip special de vinciuri — alegînd chiar împreună modelul la o expoziţie de nave şi aparatuă de bord — acesta folosise un tip diferit, care mi-a produs enorme dificultăţi.

În ceea ce priveşte cîrma automată, Jim Mason s-a ocupat de ea în mod special. Era pilotul şi proprietarul iahtului „Cadence" cu care cîştigase recent cursa Sydney-Hobart [1], una dintre cele mai disputate curse de navigaţie în larg, celelalte două fiind cursele Bermuda şi Fastnet. Dintre acestea, cursa Fastnet este cea mai dificilă, Sydney — Hobart cea mai severă, iar pentru cursa Newport-Bermuda a fost necesar să se limiteze numărul participanţilor la 150 de iahturi. Jim Mason a pus să se confecţioneze două plăci din oţel inoxidabil pentru rama cîrmei automate, înlocuindu-le pe cele rupte şi le-a montat la locul respectiv, consolidîndu-le. Dar din păcate, cîrma automată a devenit şi mai grea. Pe de altă parte, Jim Perry a reparat paleta cîrmei automate şi, ca urmare, şi aceasta s-a făcut mai grea. Din cauza creşterii greutăţii, însă, cîrma automată necesita mai mult vînt ca înainte pentru a fi mişcată ; pentru a contrabalansa creşterea greutăţii, am adăugat o contragreutate de plumb, mai grea decît cea dinainte. Dar şi aceasta, la rîndul ei, imprima un efort mai mare pe dispozitivul paletei şi mai tîrziu,

[1] Insulă mică lîngă coasta sud-estică a Irlandei ; de fapt, cursa are loc pe distanţa Cowes—Plymouth. — N. T.

în timpul călătoriei, am îndepărtat-o, înlocuind-o tot cu greutatea veche, mai ușoară.

Velele au fost demontate pentru reparații și s-au cusut pe ele întăriturí la punctele de frecare. Cînd am ajuns la verificarea velaturii, îngrijorat de greutatea mult mai mare a cîrmei automate am cerut și o velă specială pentru autoguvernare, prevăzută cu ghiu. Vela a fost terminată și livrată în 24 ore de la comandă.

Acest interval de timp petrecut împreună cu Sheila și Giles a fost foarte obositor. Mai întîi a trebuit să suport manifestația de bun venit din partea locuitorilor din Sydney care se întreceau să ne facă șederea cît mai plăcută.

Doream să ajung la Capul Horn înainte de sfîrșitul lui februarie, ceea ce însemna să plec de la Sydney cel mai tîrziu la mijlocul lui ianuarie. Prietenii din Sydney considerau că o dată ajuns în orașul lor, terminasem călătoria și cu greu puteam să-i fac să înțeleagă graba mea de a pleca cît mai curînd mai departe. Cît despre Sheila și Giles, ar fi fost bucuroși să mai stau încă cîteva luni. Cu extraordinara ei perspicacitate în relațiile cu publicul Sheila a preluat, imediat după debarcare, asupra ei, o mulțime din solicitările cu care mă copleșeau presa, radio-ul și televiziunea. Giles, împreună cu cîteva prietene, a descărcat lucrurile de pe navă ca să se poată începe reparațiile și a acționat în numele meu pentru efectuarea diferitelor operații în legătură cu modificările propuse de Max. După ce s-a potolit și agitația și convorbirile cu ziariștii, Sheila a început să organizeze aprovizionarea din nou cu alimente și refacerea stocurilor. Era mijlocul verii și căldura soarelui fierbinte de la Sydney părea toridă pentru cineva abia sosit din iarna Angliei. Programul de lucru era foarte încărcat. Nădăjduisem ca fiul meu mai mare, George, care locuia în Australia de douăzeci de ani și Gay, soția lui, îmi vor da o mînă de ajutor, dar erau tineri însurăței și numai de așa ceva nu le ardea.

Prins în vîrtejul preocupărilor, după o primă întîlnire i-am mai văzut doar de cîteva ori. Eram foarte slăbit dar nu aveam posibilitatea să mă odihnesc suficient ca să mă refac. Nici piciorul nu era complet vindecat — mă durea la mers — și cred că m-aș fi îndreptat repede dacă aș fi izbutit să fac exercițiile necesare. Le aveam în programul de dimineață dar nu era suficient. Ar fi fost foarte indicat înotul, dacă aș fi avut la îndemînă o mică suprafață izolată de apă liniștită, dar de cînd am avut necazuri cu plămînul, detestam să intru cu capul sub apă și nu puteam înfrunta faimoasa hulă deferlantă a mării din jurul Sydney-ului. Colin Anderson, al

cărui fiu, Robert, este finul mamei lui Tony Dulverton, era dentist stabilit la Sydney, după ce a servit în Forţele aeriene australiene în timpul războiului; mi-a reparat dintele rupt, dar s-a alarmat de slăbiciunea mea şi m-a convins să consult un doctor (Warwick Stening), care m-a uimit spunîndu-mi că, după cele descrise de dentist, crezuse că am o tumoare la coloana vertebrală! Menţionez toate acestea, din cauză că şi el făcea parte dintr-un grup care exercita asupra mea, cu o insistenţă obsedantă, presiuni ca să nu mai continui călătoria.

Două fotografii luate la sosire mi-au provocat şi mari necazuri pledînd şi ele pentru întreruperea călătoriei. În prima, în care Giles mă îmbrăţişa la bord, par un bătrîn de o sută de ani plîngînd pe umărul tînărului mult mai înalt şi mai voinic decît mine. (Dacă n-aş fi mîncat niciodată peşte sau carne, ca Giles, aş fi fost poate tot atît de înalt şi de voinic ca el şi nu m-aş mai fi necăjit atît din cauza fotografiei). În cea de-a doua fotografie, luată de sus în clipa cînd păşeam pe ţărm la braţul unui ofiţer de grăniceri şi, pare-se, al lui Giles, eram, parcă, cel mai bătrîn locuitor dintr-un mic port din Anglia, care se îndrepta, ajutat, spre tortul pregătit pentru a o suta zecea aniversare de la naşterea sa. Aceste fotografii groaznice au circulat în Anglia însoţite de criticile mele sincere în privinţa lui „Gipsy Moth IV". Rezultatul a fost o telegramă primită de la Tony, principalul proprietar al navei, care îmi scria că în nici un caz să nu mai continui călătoria. I-am răspuns tot telegrafic să nu se ia după relatările ziarelor, mulţumindu-i totodată pentru ocazia pe care mi-o oferea de a ieşi, dacă doream, cu faţă curată din aventură cu ajutorul telegramei lui, terminînd astfel mesajul: „În orice caz, voi continua". De fapt, nava îmi fusese închiriată, prin contract, pe doi ani şi se stipula expres că era destinată călătoriei în jurul lumii. Mi s-a spus ulterior că o altă organizaţie, care contribuise cu ceva bani la construcţia navei în schimbul publicităţii, a fost pe cale să dea o declaraţie, declinîndu-şi orice răspundere în partea a doua a călătoriei, în cazul vreunui accident. Eram într-adevăr foarte slăbit în momentul acostării la Sydney. Am dormit foarte puţin în ultimele două nopţi petrecute la bord în luptă cu vîntul şi curenţii şi evitînd încrucişările cu alte nave din această zonă foarte frecventată. Şi pentru că piciorul stîng îmi era încă destul de slăbănog, nemaiputîndu-mă susţine pe el m-am lăsat sprijinit la coborîrea pe ţărm; de altfel, eram aproape mort de foame. Credeam că pierdusem 40 livre din greutate, dar Sheila

și Giles susțineau că exageram. Regret că mi-a trecut prin minte să mă cîntăresc la Sydney abia după zece zile de mese îmbelșugate, dar chiar și atunci aveam cu 24 livre sub greutatea normală. Căpitanul Alan Villiers, încercat cunoscător al navigației marilor veliere din zona Capului Horn, s-a grăbit să trimită următoarea scrisoare ziarului „The Guardian", care a tipărit-o în numărul din 11 ianuarie :

„Aflu că îndrăznețul Francis Chichester plănuiește să navigheze înapoi, spre casă, dublînd Capul Horn, așa cum era stabilit. Sper însă că de astă dată nu se va mai lua la întrecere solitar cu recordul «mediei» realizate de unele clipere. Îl sfătuiesc categoric, fie să angajeze la bord cîțiva dintre acei tineri, atît de numeroși la Sydney, obișnuiți să străbată Marea Tasmaniei (cît este de primejdioasă !) în iahturi destul de primitive, fie să mențină nava la capă în timpul nopții ori de cîte ori trebuie să se odihnească.

Părerea mea este că pe o distanță de 6 000 mile, de la Sydney pînă la Capul Horn, nici un tip de cîrmă automată nu poate da rezultate satisfăcătoare. Navigatorii știu de multă vreme că singurele mijloace de a dubla cu bine Capul Horn sînt atenția mereu trează și un timonier priceput care să urmărească în permanență reglajul velelor. Vînturile puternice se schimbă brusc, destul de des și în mod foarte violent, de-a lungul a șase sau opt carturi de compas, aducînd cu ele valuri încrucișate care obligă nava cu vînt din pupă să se dezechilibreze, să intre în ambardee și să ruleze. Într-o clipă, ea își pierde direcția și numai norocul o poate readuce pe drumul bun. La Capul Horn oceanul face înconjurul globului fără obstacole în calea violenței sale ; nava trebuie să străbată zona aisbergurilor, coborînd pînă la 57° latitudine sudică.

Căpitanul navei trebuie să fie cu ochii-n patru sau să aibă ajutoare care să vegheze neobosit. În această zonă de navigație rapidă către Capul Horn este un lucru obișnuit ca iahtul să fie ridicat pe culmea unui val enorm, clocotind în spuma de sub chilă și să scape de sub control, pradă valurilor încrucișate provocate de schimbarea vîntului. Apoi iahtul cade travers pe vînt, între valuri, înconjurat de tumultul înfiorător al acestor ape răzvrătite și necruțătoare. Într-o asemenea împrejurare o navă ca «Gipsy Moth IV» șavirează sigur. Ca să ieși din impas trebuie să iei alura de capă în timp util și să te supui mării fără a o sfida ; să anini o zdreanță de velă în greementul din pupă pentru a menține iahtul în vînt ; să filezi ulei prin țevile din prova ale spălătorului pentru a produce o peliculă la

suprafața apei și a o calma. În acest timp, vînturile din vest continuă să împingă nava spre Capul Horn ; probabil că îl va dubla.

Comandînd marele velier «Joseph Conrad», am fost obligat în cinci rînduri să iau alură de capă între Isla de los Estados și Capul Horn, deși nava era robustă și aveam trei admirabili secunzi. Într-o noapte cînd navigam cu altă navă, «Parma», echipată cu patru arbori, am căzut travers pe vînt. Un val mare a trecut peste pupă, luînd cu el compasul de drum ; după o clipă, nava a fost aruncată în traversul hulei înfuriate, a rulat violent, spălată de la un capăt la altul de valuri, încît puntea principală devenise o clocotire de ape violente și învolburate ca cele ale cascadei Niagara. Nava a supraviețuit mulțumită norocului și robusteței construcției admirabil executate în Scoția. Dar puține nave ar fi rezistat unei asemenea încercări.

Nu doresc ca Francis Chichester să revină în Anglia sub forma strigoiului în care a debarcat la Sydney. Îi urez să-l văd ieșit cu bine la liman. Pentru aceasta trebuie însă să-l convingem să se cruțe."

Curînd după aceea, căpitanul Villiers a întărit alarma printr-un interviu acordat lui John Seddon și publicat în ziarul „Sun" din 12 ianuarie, pe care îl reproduc mai jos :

„Îl rog pe Chichester să renunțe. Drumul pînă la Sydney este nimic pe lîngă cel de întoarcere. Iahtul său poate fi ridicat brusc de valurile clocotitoare și azvîrlit spre Capul Horn.

Acolo vînturile se schimbă, dirijate parcă de un demon.

Cînd am navigat pe acolo cu «Parma», aceasta a fost zgîlțîită de valurile furioase ridicate de un vînt de o violență nebună. Apele năpustite spălau nava de la provă pînă la pupă, acoperind puntea principală de clocote ce se puteau întrece cu ale Niagarei.

O asemenea călătorie înseamnă să înfrunți cele mai uriașe și mai de necrezut valuri pe care le-am întîlnit vreodată de cînd străbat mările, cele mai blestemate ce pot fi întîlnite undeva.

Nu înțeleg ce-l îmboldește pe acest om să înfrunte enorma lor forță.

Chichester este un om splendid, demn de toată lauda ; este uimitor de calm, de hotărît și de capabil.

Soarta a fost foarte bună și foarte înțelegătoare cu el, dar a te zvîrli singur, cu o navă ridicol de mică, să înfrunți asemenea valuri la 65 de ani și după o intervenție chirurgicală foarte serioasă, mi se pare a-i cere prea mult."

După care ziarul îl prezintă pe căpitanul Villiers astfel :

„A devenit celebru navigînd în 1957, cu o replică a velierului «Mayflower», de la Plymouth (Anglia), pînă la Plymouth, Massachusetts (S.U.A.), fiind unul dintre puţinii oameni care cunosc primejdia în care vrea să se lanseze Chichester cu iahtul său de 53 picioare — «Gipsy Moth IV».

Are încă în minte tumultul asurzitor şi forţa ucigătoare din timpul călătoriei pe marele velier «Joseph Conrad», în largul Capului Horn. A fost apoi secund pe nava «Parma» cu care a străbătut acelaşi drum periculos.

Înainte de a pleca solitar spre Australia, Chichester l-a vizitat pe Villiers la locuinţa sa din Oxford şi cu această ocazie gazda i-a prezentat un film în care se puteau vedea valurile necruţătoare ce bîntuie pe drumul ales pentru întoarcere.

Chichester s-a îngrijorat, dar nu am reuşit să-l fac să-şi schimbe gîndul, declarase Villiers.

Ştia că înainte de a ajunge la Capul Horn va avea de străbătut 6000 mile înspăimîntătoare în zona Roaring Forties şi în zona Shrieking Fifties [1] din Marea Tasmaniei, deschisă spre Antarctica.

Am înfruntat aceste zone periculoase însoţit de un echipaj numeros, experimentat şi cu ofiţeri pricepuţi. Nu m-aş încumeta să le străbat solitar şi cred că nici un marinar de profesie nu s-ar aventura ; riscurile sînt prea mari.

Nu văd cum s-ar descurca Chichester singur, în cele şase săptămîni de navigaţie în condiţii îngrozitoare.

Chichester a realizat o performanţă frumoasă. Este un exemplu demn de urmat, dar nu va mai fi dacă se aventurează în acele părţi sălbatice ale oceanului. Avem nevoie de un asemenea om şi de exemplul pe care-l constituie.

Este însă un temerar şi nu cred că vom reuşi să-l convingem să se cruţe."

Am cea mai mare stimă pentru Alan şi în sinea mea eram de acord cu toate cele spuse de el despre Capul Horn, dar i-am răspuns : „Indiferent ce şi cine ar avea de spus ceva, voi porni cît mai curînd posibil. Doresc să nu se mai facă atîta gălăgie şi să fiu lăsat să-mi văd de treabă".

[1] „Cele cincizeci urlătoare" este denumirea dată zonei dintre 50 şi 60° latitudine sudică. — *N. T.*

Am avut mult de furcă cu treburi care l-ar da gata şi pe un om zdravăn. Trebuia să pun în ordine nava şi cîrma automată cît mai curînd posibil ca să pot pleca la timp ; să strîng toate proviziile şi instrumentele necesare unei călătorii de patru luni, fără escală ; să organizez legăturile-radio cu Noua Zeelandă, Argentina şi Anglia, ocupîndu-mă totodată cu o sută de alte probleme referitoare la radiofaruri, hărţi meteorologice şi hărţi rutiere. Max Hinchliffe mi-a dat un ajutor nepreţuit. El a reuşit să obţină ca dar din partea căpitanului crucişătorului australian H.M.A.S. [1] „Perth" un volum, corectat la zi, cu frecvenţele radiofarurilor ; mai important încă, a făcut extrase după paginile din *Ocean Passages of the World*, editat de Amiralitatea britanică, cu amănunte despre drumul cliperelor în Atlantic, pentru diferite luni ale anului. John Pleasants, pe lîngă că a verificat legăturile-radio pentru a doua jumătate a călătoriei şi a pus la punct postul meu radio, a descoperit că era crăpat unul dintre izolatorii antenei, formată dintr-un strai, la tribord. Înlocuirea era imposibilă şi a trebuit să confecţioneze el singur un izolator nou. Am constatat apoi că această antenă-strai a fost cea mai bună dintre cele două existente şi am sfîrşit prin a mă baza în întregime numai pe ea. Am fost nespus de impresionat de priceperea colaboratorilor mei australieni. Am mai primit un valoros concurs de la comandantul-şef naval de la Canberra, comandorul George din Marina regală, care a luat legătură, pentru mine, cu H.M.S. [2] „Protector" ce patrula printre Insulele Falkland. „Protector" mi-a dat vestea excepţională că nu există gheaţă la nord de paralela 60°S, în strîmtoarea Drake. Am fost bombardat continuu cu articole de ziar şi cu scrisori de la navigatori ieşiţi la pensie, care au dublat cîndva Capul Horn. Erau şi cîţiva neştiutori care îmi preziceau, în cazul în care persistam în hotărîre, un sfîrşit tragic în valuri, rugîndu-mă totodată să nu mai continui aventura.

În „Sunday Express" din 1 ianuarie 1967 au apărut cîteva articole scrise de diverşi „profeţi" care-şi exprimau părerile lor despre evenimentele anului ce începea :

„Navigatorul solitar Francis Chichester este sortit eşecului în încercarea sa de a naviga în jurul lumii", scria Marjorie Staves. În schimb, tot ea, mi-a spus : „Vei ajunge înapoi acasă şi vei fi primit cu una dintre cele mai impunătoare manifestaţii de bun venit !"

[1] Nava-amiral a Majestăţii Sale. — *N.T.*
[2] Nava Majestăţii Sale. — *N. T.*

„Va abandona din cauza lipsei de rezistență fizică" — sună altă profeție — „dar acest om dotat cu o atît de mare forță intelectuală, încît o simt de la mii de mile depărtare, va face o încercare uimitoare."

E greu să reziști tuturor acestor urări și prevestiri sumbre și oricît de tari ai avea nervii tot ți i-ar măcina. Dar în Anglia, părerile lui Alan Villiers aveau mare greutate, cum de altfel aveau în Australia și declarațiile căpitanului de marină în retragere John Jagoe din Sydney. El era de părere că aveam numai 50% șanse de supraviețuire în această aventură și că, probabil, sînt „un splendid exemplu de nebun pasionat" ca să fac o asemenea tentativă. Incidental, el a spus că nu avea sens afirmația că media călătoriilor cu clipere era de 100 de zile, că Lubbock s-a referit în cărțile sale numai la călătoriile *cele mai rapide* executate de clipere în anul respectiv și că media generală era mai apropiată de 127 zile, pe care o depășisem admirabil. Părea a fi un om foarte convins de opiniile sale și l-am invitat la hotelul în care locuiam pentru a sta de vorbă la o ceașcă de ceai.

Într-o zi, vrînd să sar de pe navă pe chei, mi-a alunecat piciorul pe marginea bordajului și am căzut lat, lovindu-mă de marginea debarcaderului la fluierul piciorului sănătos. Întîmplător, un reporter a asistat la scenă și imediat au apărut mai multe articole despre slăbiciunea mea, cerîndu-se să fiu oprit de a mai continua cursa. Am încercat să arăt că, dimpotrivă, faptul că m-am ridicat singur după căzătură și că mi-am văzut mai departe de treburi era un argument în favoarea continuării călătoriei mele, dar cele susținute de mine au fost primite cu destul de multă rezervă. Deși toate acestea mă deprimau eram neclintit în hotărîrea mea deoarece cîntărisem primejdiile unei astfel de călătorii încă cu trei ani și jumătate în urmă și după o bună cumpănire am decis să pornesc la drum. Acum nici vorbă să mai dau înapoi. Din cînd în cînd primeam cîte o încurajare care îmi sporea hotărîrea. Îmi amintesc și acum cu recunoștință încurajarea primită de la lady Casey, soția guvernatorului general al Australiei, pe care o cunoșteam de mulți ani, fiind membră de onoare a Clubului aviatic Gertrude McKenzie din împrejurimile orașului Melbourne. Maie Casey, una dintre femeile excepționale ale secolului, mi-a spus: „Toate sînt fleacuri! Nu da atenție spuselor ziarelor sau ale altora! Mergi drept înainte!"

Unele prevestiri erau amuzante, dacă se poate numi astfel o săgeată care îți pătrunde în carne. Intr-o seară, mergînd împreună cu Sheila în cartierul Village din Sydney ca să luăm cina la un restaurant chinezesc, am trecut pe lîngă un om care predica mulțimii. Cînd m-a văzut, s-a oprit, a venit spre mine și mi-a întins o broșură, spunîndu-mi : „Dumneavoastră aveți nevoie de ea mai mult ca oricine, căci vă pregătiți să înfruntați destinul."

Nu cred că, în locul Sheilei, o altă femeie din lume ar fi rezistat avalanșei de prevestiri pesimiste. În ceea ce mă privea aveam de dus o sarcină la îndeplinire și, o dată plecat, scăpam de obsesia lor, dar Sheila rămînea să înfrunte mai departe atacuri și mai răuvoitoare. Și nu i-a fost suficient că i se puneau întrebări de tot felul : „Vă este teamă că va naufragia ?", dar i se făceau și reproșuri : „Cum puteți să-l lăsați să plece ?" Drept culme, la Sydney, și-a mai scrîntit și glezna. Duminică înainte de plecarea mea, s-a sculat brusc din pat pentru a răspunde la telefon și încă adormită a călcat prost alegîndu-se cu trei ligamente rupte.

10

Şavirare în Marea Tasmaniei

Giles a fost obligat să se întoarcă la Oxford. Despărţirea a fost grea. Cred că în clipa aceea amîndoi ne gîndeam la incertitudinile vieţii, iar eu mi-am dat mai mult ca oricînd seama că-i voi simţi lipsa. Voiam să plec cît mai repede, ştiind că fiecare săptămînă de întîrziere însemna dificultăţi tot mai mari la Capul Horn. Am ajuns în sfîrşit în clipa cînd am putut face cunoscută data plecării : sîmbătă, 29 ianuarie, la ora 11. Dar în acea zi s-a pornit un ciclon tropical la nord-est de Sydney şi mai cuminte ar fi fost să amîn plecarea. Detest însă amînările. Întotdeauna cînd am hotărît un lucru l-am pus în aplicare. Max Hinchliffe m-a sfătuit să mă îndrept cît mai mult spre sud pentru a evita furtuna. Pot spune că din prostie nu am dat ascultare excelentului său sfat.

În dimineaţa aceea furtuna încă nu ajunsese la Sydney. Era o zi frumoasă şi însorită. La ora 11 precis „Gipsy Moth IV" s-a desprins de la chei şi a luat largul. Lordul Casey, guvernatorul general, mi-a predat, simbolic, trei baloturi de lînă în miniatură, pe care să le duc la Londra. Cred că baloturile au călătorit cu cel mai mic cliper care a părăsit vreodată Australia, în acest scop ! Aveam la bord un echipaj de mîna întîi, numai prieteni care m-au însoţit pînă la promontoriile Sydney-ului. Cu tot piciorul bolnav, Sheila a ţinut echea, iar nava a fost manevrată de Alan Payne, Warwick Hood, Max Hinchliffe şi Hugh Eaton. Hugh a lucrat, fără odihnă, mai multe zile în şir făcînd astfel ca „Gipsy Moth" să fie gata mai repede şi să ia largul. La promontorii echipajul s-a transbordat, cu o barcă de cauciuc cu motor, pe şalupa lui Trygve Halvorsen, care ne întovărăşise pînă acolo. M-am despărţit de Sheila ca pentru o revedere după o singură zi. Ea are un straniu simţămînt de previziune şi nu se îndoia că ne vom revedea. Mărturisesc însă că eu

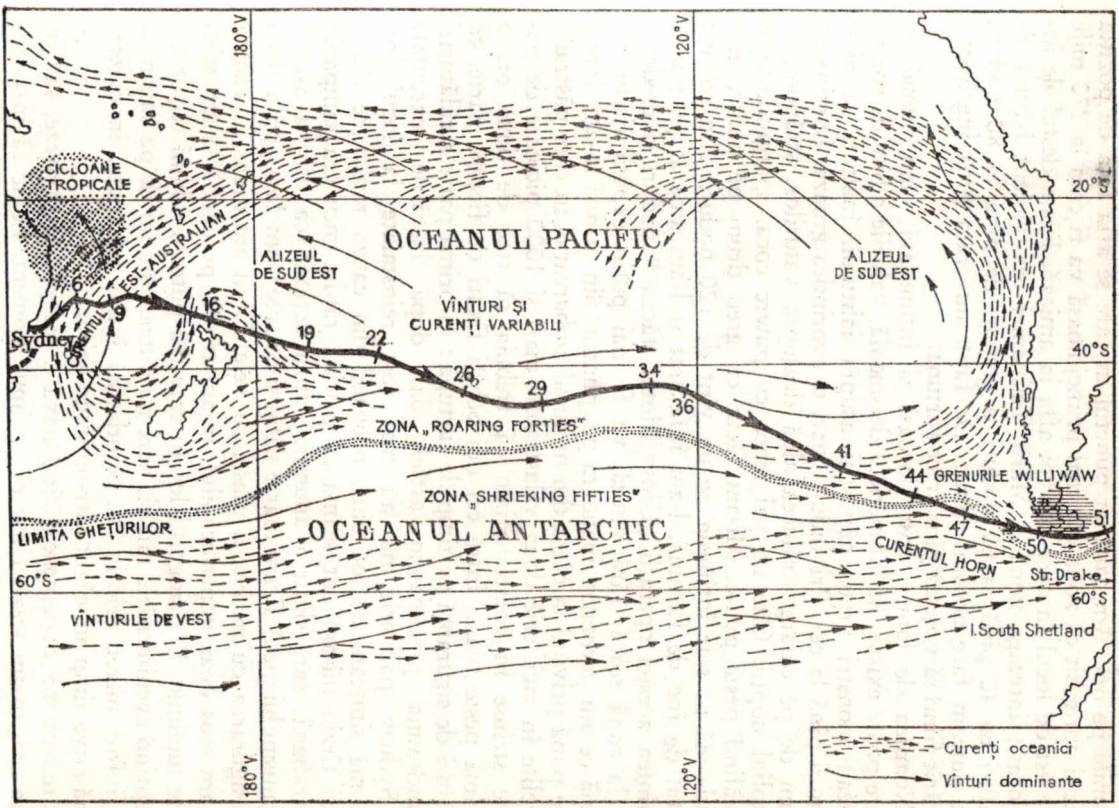
despărţindu-mă de flotila ambarcaţiilor însoţitoare, m-am întrebat cu tristeţe dacă ne vom mai întîlni.

La 12 h 15′ am trecut de promontoriile Sydney-ului şi la 14 h 30′ ultima navă însoţitoare m-a părăsit. Au început dificultăţile. Arborele port-elice nu se mai oprea din rotire. Frîna nu funcţiona, aşa că am fost obligat să mă aşez în cocpit cu capul în jos şi cu picioarele în sus ca să fac reparaţia necesară. Nu-mi plac de loc astfel de acrobaţii şi m-a cuprins un teribil rău de mare. La ora 18 intram în zonă de calm, dar nu pentru lungă durată. În zare se vedea un vălătuc gros de nori. Vîntul începuse să sufle din sud, la început uşor, transformîndu-se apoi în furtună. La ora 19 au început rafalele sălbatice. Iniţial, înaintam spre nord cu 8 noduri; apoi am coborît toate velele şi navigam cu bocaporturile închise, lăsat în voia valurilor ca un dop de plută într-un potop de ploaie, cu vizibilitatea redusă la vreo 50 yarzi. Curînd s-a întunecat, un întuneric adînc, ca de catran. Răul de mare continua să mă chinuie şi am coborît în cabină, dar nu m-am putut odihni. Cam după trei sferturi de oră am auzit safranul cîrmei automate izbindu-se cu zgomot şi am ieşit pe punte să văd ce se întîmpla. Vîntul avea vreo 35 noduri şi am socotit că nava suporta să ridic un foc pentru a reîncepe să înainteze. Am ridicat focul de drum, dar era prea mare pentru iuţeala vîntului; l-am înlocuit cu focul de furtună. Apoi am lăsat nava să-şi croiască drum încet, spre est, cu circa 2 noduri şi am coborît din nou în cabină, hotărît să dorm toată noaptea.

Am stat în cuşetă pînă la ora 4, cînd vîntul a devenit mai puternic şi am ieşit ca să cobor focul de furtună, revenind la capă seacă. Am stat aşa aproape toată ziua; vremea era încă prea rea, chiar numai pentru focul de furtună, cu vînt de cel puţin 50 de noduri. După-amiază am terţarolat focul de furtună, reducîndu-l la numai 60 picioare pătrate [1] şi rămînînd doar o părticică de velă, cu scopul de a reduce loviturile violente ale valurilor. Speram că loviturile se datorau cîrmei automate şi nu adaosului la chilă.

Cu toată furtuna, recepţiile radio erau bune şi la ora 8 am avut o convorbire cu Sheila, care m-a încurajat. Din cînd în cînd mi se făcea iar rău, dar cu încetul m-am înzdrăvenit şi am putut să mă cinstesc cu puţin rachiu, cu zahăr şi lămîie, fără însă să abuzez. Previziunile meteorologice erau ameninţătoare anunţînd apropierea

[1] La Sydney amenajasem această velă cu posibilitatea de a lua terţarole. — *N. A.*



De la Sydney la Capul Horn

ciclonului tropical Diana, care se deplasa în direcția sud-est cu 20 mile pe oră. Am calculat punctul în care se afla față de poziția mea și am găsit că zona cea mai primejdioasă va fi cam la 270 mile spre est de locul în care mă voi afla la amiază. Eram destul de îngrijorat ; întreaga zonă a Mării Tasmaniei era violent bătută de vînturi cu 40 pînă la 60 noduri și grenuri de pînă la 80 noduri. Nu puteam face absolut nimic. De fapt, nu eram prea îngrijorat, hotărît fiind să vegetez pînă trece furtuna.

Noaptea de luni a fost fioroasă și întunecată, cum numai pe mare poate exista. În întunericul de smoală, valurile albite de spumă păreau monștri uriași năpustiți asupra iahtului, înălțați ca niște turnuri pînă la cer. Privindu-i doar, te cuprindea groaza. Lumina de drum de pe catarg strălucea albă deasupra valurilor, străpungînd lințoliul nopții. Cîte un val izbea cu putere coca, spărgîndu-se și năvălind peste punte. Mi-am făcut cu greu drum pe punte, gîndindu-mă ce s-ar întîmpla pe un vînt de 120 noduri. Am coborît restul de foc de furtună, l-am înfășurat și l-am amarat pe punte. Înaintea acestei operații „Gipsy Moth" făcea 8 noduri și credeam că, la capă seacă, fără viteză, va fi mai puțin expusă riscurilor. După ce am terminat manevra pe puntea din provă m-am întors spre pupă privind la plasa din mijlocul ambarcației în care păstram, învelite în saci, cele două velastraiuri mari și 1000 picioare de parîme strînse în colaci. Știam că trebuia să trec de două ori o parîmă peste plasă, între cei doi ocheți fixați de fiecare parte, ca legături de siguranță pe timp de furtună ; în prima parte a călătoriei întotdeauna procedasem astfel, dar după lucrările executate la Sydney parîmele nu au mai fost reinstalate la locul lor. Nu mă simțeam de loc bine, probabil din cauza răului de mare. (Mai tîrziu mi-am dat seama că pricina răului meu era șampania australiană, care dintr-o anumită cauză acționa ca otrava asupra organismului meu). Eram foarte slăbit și de aceea am lăsat pe a doua zi asigurarea cu parîme a plasei cu vele. Cînd am ajuns în cabină mi-am scos doar impermeabilul, m-am trîntit pe cușetă și am stins toate luminile. Era singurul loc în care mă puteam odihni cît de cît așteptînd evenimentele ; în picioare nu puteam sta iar de pe banchetă aș fi fost mereu trîntit jos. Stînd așa, întins pe spate, în cușetă, după cîtva timp am căzut într-un somn agitat.

Cred că mă deșteptasem cînd nava a început să șavireze, sau în orice caz, m-am trezit chiar din primul moment. Poate că m-a trezit chiar izbitura valului. Întunericul era adînc. Cînd nava a început

să se culce într-un bord, mi-am spus : „Şavirăm !" Nu eram înspăimîntat, ci atent şi curios. Apoi m-am trezit într-o hărmălaie de trosnete şi zgomote puternice, însoţite de ţigăi, tacîmuri şi sticle care-mi bombardau capul şi spinarea. Mă simţeam strivit parcă de greutatea navei. Mă întrebam dacă se va răsturna complet şi care vor fi avariile. Dar s-a redresat de aceeaşi parte pe care se înclinase. Am răsucit comutatorul din cuşetă şi lumina a inundat încăperea dîndu-mi o ciudată senzaţie de normal într-o lume de haos. Nu ştiam de ce să mă apuc mai întîi. M-a cuprins desperarea văzînd grămada de alimente şi de ustensile răspîndite peste tot, prin cabină. Cînd m-am sculat, m-am gîndit să pun la locul său fiecare lucru întîlnit în cale, deşi îmi dădeam seama că era o risipă de timp, deoarece, probabil, nava avea să şavireze din nou. Podeaua cabinei era acoperită de o grămadă de căni, sticle, unelte, lanţuri, scripeţi, doi sextanţi şi de tot felul de alte accesorii rostogolite din chesoanele banchetelor şi din cuşeta şi cele trei dulapuri detaşabile de la tribord atunci cînd nava s-a înclinat. Pe jos, în cabină, lîngă masa cu hărţi, se scurgea apă, dar nu prea multă. M-am uitat în santină — adîncă de cinci picioare — şi am constatat că nu era de loc plină. Am răsuflat uşurat : „Slavă Domnului !"

M-am grăbit să mă ocup de postul de radio la 45 de minute după miezul nopţii şi la o oră şi un sfert după şavirare. Mă temeam să nu fi pătruns apa în el. Nu se întîmplase nimic deocamdată dar dacă nava şavira, apa din santină ar fi inundat postul şi s-ar fi terminat cu el. Trebuia deci să trasmit imediat un mesaj că totul este în regulă, pentru ca în cazul în care postul s-ar deteriora să nu se creadă că m-am scufundat. Am chemat pe frecvenţa de pericol, 2 182 şi am intrat în legătură directă cu radio Sydney. Ca de obicei, operatorii au fost prompţi şi foarte binevoitori. I-am rugat să-i transmită soţiei mele că şavirasem, dar că acum totul era în ordine, iar în cazul cînd n-ar mai fi primit nici o veste de la mine să ştie că am fost nevoit să învelesc staţia de radio pentru a o feri de umezeală. Le-am cerut insistent să nu o scoale pe Sheila în mijlocul nopţii ci să-i transmită mesajul la ora 7 dimineaţa. Le-am mai spus că nu aveam nevoie de nici un ajutor.

Nu îmi amintesc bine cînd am descoperit că apa curgea jos în cabină prin bocaportul de la provă, dar ştiu că atunci cînd nava se înclinase aproape complet, greul bocaport se deschisese, iar cînd nava s-a îndreptat, în loc să se închidă a rămas dat peste cap pe punte,

lăsînd deschiderea în voia valurilor. Poate pare ciudat că memoria îmi era atît de confuză, dar a fost o noapte înfiorătoare ; recepţionam anevoie orice mişcare, iar fiecare pas îl făceam cu multă greutate.

Am ieşit pe punte căci trebuia să pompez ca să nu ajungă apă la nivelul acumulatoarelor. Am găsit plasa cu vele smulsă din legături. Unul dintre cele două velastraiuri mari dispăruse împreună cu o ancoră plutitoare şi cu 700 picioare de parîmă împletită, groasă de $1^1/_2$ inches. Al doilea velastrai mare era la locul lui, în sac, oprit de cablurile dispozitivului de siguranţă de la bordul sub vînt. Nu-mi aminteam cînd l-am fixat acolo. Bocaportul din provă era deschis şi l-am închis. O parte din rama cocpitului şi o bucată din peretele lui erau smulse şi nu-mi puteam explica cum se întîmplase. Din fericire, arborii rezistaseră iar greementul părea nevătămat. Mi-aduc aminte că le-am dat la dracu pe toate şi că m-am hotărît să mă culc. Am strîns de pe jos farfuriile, tacîmurile, sticlele şi toate celelalte obiecte împrăştiate. Un cuţit cu mucheа zimţată era înfipt aproape de locul pe care îmi puneam capul atunci cînd mă întindeam pe cuşetă şi m-am gîndit că am avut mare noroc. Mă alesesem doar cu o uşoară tăietură la buză, dar nu-mi dădeam seama de unde.

Cuşeta era udă leoarcă, şi nu e de mirare, pentru că de dimineaţă am zărit lumina zilei prin partea smulsă a cocpitului, drept deasupra cuşetei. Nu am mai ţinut cont că era udă şi curînd am adormit într-un somn zdravăn pînă la ziuă.

Cînd m-am trezit, nava era încă zvîrlită de valuri dintr-o parte într-alta. Toată ziua a bîntuit o furtună de 40—55 noduri. Îmi era încă greaţă, aproape că nu-mi venea să mai bag ceva în gură. Nu mai mîncasem ca lumea de la plecarea din Sydney, luam din cînd în cînd cîte o lingură de miere cu apă, dar şi aceasta în silă, deoarece uitasem să-mi umplu termosele cu apă fierbinte cu care obişnuiam să iau mierea atunci cînd îmi era greaţă. Apoi, dezordinea lucrurilor răvăşite mă îngrozea ; aveam nevoie de cel puţin o săptămînă de lucru pentru a curăţi, aranja şi reaşeza toate obiectele la locul lor. Niciodată nu am fost atît de abătut. Ce n-aş fi dat să fiu din nou la Sydney. Uram şi totodată mă temeam de drumul ce mi se deschidea înainte. Şi de ce să n-o spun : eram cuprins de panică şi de un simţămînt bolnăvicios de frică. Mă întrebam cum va putea rezista mica mea navă pe un uragan de 100 de noduri

dacă toate acestea s-au întîmplat din cauza unei furtuni, să spunem, obişnuite.

Am făcut apoi un tur de inspecţie ca să-mi dau seama de avarii şi am constatat lucruri extraordinare. Cangea lungă, din lemn de mahon, amarată de marginea punţii, era blocată între sarturi, la circa 6 picioare în sus, în aer. Am avut mare noroc că chesonul aflat sub una dintre banchetele din cocpit, prevăzut cu capac rabatabil liber, era încă plin cu instrumente, inclusiv manivelele pentru rotirea ghiului velei mari şi a ghiului velei artimon. Erau însă atît de amestecate încît, practic, era imposibil să găseşti ceva în ea ; iar cînd s-a răsturnat, nu s-a vărsat nimic. Alte manivele de vinci, aflate însă în locaşuri deschise special construite în cocpit, au dispărut toate.

Şi jos în cabină am constatat lucruri ciudate. Să încep mai întîi cu mirosul infect răspîndit pretutindeni. De unde venea ? Am cercetat compartimentele santinei, apoi acumulatoarele, care, din fericire, bine armate, erau în perfectă stare. Pînă la urmă, după miros, am ajuns la sticla cu pilule roz de vitamina C, care zburase de la locul ei, peste compartimentul bucătăriei, spărgîndu-se în bucăţi de ghereta cabinei, deasupra capului meu. Dizolvate în apa de mare pătrunsă în cabină, ele s-au prelins pe geamurile gheretei, pătrunzînd prin toate fisurile şi crăpăturile lemnului. Am încercat să îndepărtez amestecul de vitamină C cu apă dar mirosul a mai persistat cîtăva vreme, fiind nevoit să mă obişnuiesc cu el. Ironia este că în întreaga călătorie nu am luat nici o pilulă de vitamină !

Am pompat apa pătrunsă în santină, făcînd pauză după fiecare 200 de curse (apa trebuia ridicată la 10—11 picioare) ; între timp îmi vedeam de alte treburi. Cînd am terminat cu pompatul, la fundul santinei am găsit un întreg sortiment de farfurii şi de tigăi ; am găsit farfurii şi lîngă motor, iar una chiar dincolo de motor, spre pupă. Eram foarte curios să ştiu cum de ajunseseră acolo, dar abia mai tîrziu mi-am dat seama de ceea ce se întîmplase. Motorul avea un înveliş de lemn care îi acoperea partea ce înainta în cabină, iar capacul de deasupra învelişului putea fi ridicat din balamale. Acesta se deschisese şi cîteva farfurii se strecuraseră prin deschidere, iar cînd nava şi-a reluat poziţia, capacul s-a închis la loc. Dar ceea ce m-a mirat cel mai mult a fost faptul că la capătul dinspre pupă al cabinei am găsit bucăţele de lamă de ras şi de sticlă colorată. A trecut mult timp pînă cînd am descoperit de unde apăruseră acolo. Într-o zi am găsit gîtul spart al unei sticle în care era înţepenit un

dop. Era de la sticla de whisky irlandez pe care Jack Tyrrell, constructorul navei „Gipsy Moth III", mi-a dăruit-o la plecarea în călătorie. Știam că sticla se aflase într-un locaș tăiat în bucata de placaj din dulapul situat în cabină, la tribord. Dulapul avea capac rabatabil. Știam, deci, exact de unde plecase sticla și am descoperit tot atît de exact unde ajunsese : s-a izbit de o traversă susținătoare a punții, din tavanul cabinei, făcînd o adîncitură în lemn de 1 inch. Prin izbitură s-a spart în mii de cioburi pe care le-am găsit mai peste tot, în cursul călătoriei. Chiar cînd scriu cele de față mai sînt încă fragmente de sticlă. Ultima bucată găsită căzuse, nu știu de unde, pe podeaua cabinei și mi-a intrat mai tîrziu în talpa piciorului desculț. Dar în felul acesta am putut să stabilesc exact calea urmată de sticlă și să trag concluzia că atunci cînd sticla a zburat din locașul ei, nava era înclinată cu 131°, cu alte cuvinte, arborele s-a aflat cu 41° sub orizontală. M-am întrebat dacă nu cumva izbitura unui val în coca navei a scos sticla din dulap, dar un alt fapt m-a convins că așa se întîmplase. Pe acoperișul gheretei cabinei vopseaua era peste tot împroșcată cu dîre de murdărie, pînă la un anumit nivel, asemenea urmei lăsate de un val pe plajă. Murdăria se scursese, desigur, de pe podeaua cabinei, cînd s-au deschis panourile de deasupra santinei. Dacă nava ar fi fost izbită de un val, dîrele ar fi fost proiectate mai puternic, nu ar fi rămas atît de jos ; pe semne că au ajuns pe tavan numai din cauza căderii prin atracția gravitației. Cele descrise și alte mici amănunte evidente apărute în lunile următoare m-au convins că iahtul a ajuns la o înclinație de 45—60° sub orizontală, încît cred că nu ar fi fost mare diferență dacă nava ar fi revenit de cealaltă parte, la poziția normală, adică după o rotire completă.

Toate aceste investigații au avut loc mai tîrziu. Să reluăm însă firul întîmplărilor din momentul șavirării. Totul era mînjit cu unt, căci două livre semilichide „aterizaseră" la piciorul cușetei de unde au fost împroșcate în toate direcțiile. Cuierele din dulapul de haine erau rupte iar îmbrăcămintea împrăștiată pe jos ; cutia Tupperware [1], pe care o foloseam ca trusă de prim ajutor, era golită de flacoane al căror conținut se prelinsese peste dulapurile detașate de sub cușete. Cutii de conserve de alimente, de fructe și de lapte praf erau grămadă, pe jos, în cabină, unele peste altele, amestecate cu diferite chei mecanice, cu sextanți, biscuiți și perne. Cînd „Gipsy Moth"

[1] Cutii etanșe, de folosit pentru diferite scopuri. — *N. T.*

a şavirat, s-au desprins şi scîndurile podelei astfel că multe lucruri care au găsit cale liberă spre santină s-au oprit acolo. Trepiedul aparatului fotografic s-a rupt în două şi jumătatea desprinsă zăcea pe punte, în bătaia vîntului. Funga velei mari era încurcată cu funga pavilionului.

„Gipsy Moth" a şavirat în noaptea de luni 30 ianuarie. Atunci am notat scurt în jurnal: „Aproximativ 22 h 30'. Şavirăm." Vremea rea a continuat marţi 31 ianuarie. Toată ziua am petrecut-o la capă seacă încercînd, pe cît posibil, să fac ordine. Pompa electrică pentru golirea santinei nu funcţiona; am folosit pompa de mînă, încercînd, în pauze, s-o repar pe cea electrică. După ce i-am curăţat rotorul, pompa a pornit mergînd cîteva minute, după care a prins aer în absorbţie. Santina era încă pe jumătate plină, dar treptat am evacuat toată apa. Am lăsat la remorcă ce mi-a mai rămas din ancora de derivă, cu speranţa că va ţine iahtul cu vînt din pupă, dar fără nici un fel de vele ridicate nu părea a avea vreun efect. Aşa că am tras-o înapoi la bord şi am făcut-o colac. Suportul axei paletei de la cîrma automată era aproape smuls; ca să-l repar a fost o adevărată corvoadă, obligîndu-mă să intru de nenumărate ori în apă. Din fericire, apa era caldă! Preocupat de atîtea treburi, mi-am mai venit în fire, mai ales moralmente. Norocul cel mare a fost că arborii şi greementul nu avuseseră de suferit; meritul i l-am atribuit lui Warwick care le adusese unele îmbunătăţiri în timpul şederii la Sydney. Regretam pierderea unuia dintre velastraiurile mari, dar mă puteam dispensa de el. Îmi părea rău că pierdusem o ancoră de derivă împreună cu cele 700 picioare de parîmă dispărute odată cu ea, căci tocmai plănuisem să desfăşor o ancoră flotantă la capătul unei parîme lungi, ca să încetineze mersul navei şi să menţină pupa în faţa valurilor, în furtunile de la Capul Horn. Mai tîrziu, după ce am cîntărit mai multe ore în şir amănuntele şavirării, am abandonat ideea cu parîma şi ancora flotantă, aşa încît pierderea lor nu mi s-a mai părut atît de gravă.

După cîtva timp mi s-a făcut foame şi am mîncat trei felii de pîine cu marmeladă. Deşi mucegăită, pîinea era o hrană consistentă, care îmi priia. Ceva mai bine dispus am notat seara în jurnalul de bord: „18 h 20'. Am chemat Sydney prin radio; i-am povestit Sheilei cele întîmplate."

Convorbirea cu Sheila m-a remontat. Era calmă şi optimistă ca întotdeauna; nici nu m-a întrebat dacă sînt hotărît să continui călătoria. I-am repetat că nu am nevoie de nici un ajutor. Regreta

dezordinea din frumoasa şi ordonata noastră navă cînd i-am explicat ce se întîmplase cu fiecare obiect, pentru că ea cunoştea locul fiecăreia. Îmi amintesc că i-am povestit chiar şi de oribilul miros de bere trezită provenit de la tabletele de vitamină umezite, lipite de tavanul cabinei. Am liniştit-o spunîndu-i că mai aveam la bord rezerve pentru multe dintre obiectele deteriorate şi că în curînd voi fi în stare să pun totul în ordine. După convorbire mă simţeam mai viguros, mai hotărît.

11

Am avut mare noroc

Instrucţiunile nautice ale Amiralităţii britanice recomandă cu stăruinţă ca navele cu velatură pătrată, care călătoresc de la Sydney spre Anglia, dublînd Capul Horn, să pornească mai întîi spre sud-est pentru a trece pe la sud de Noua Zeelandă, indiferent de direcţia vîntului pe care îl vor întîlni îndată după plecare. Acesta era *Drumul cliperelor*. Hărţile din cartea mea *Along the Clipper Way* arată acest drum trecînd pe la sud de Noua Zeelandă sau, cel mult, străbătînd strîmtoarea Cook aflată între cele două insule de Nord şi de Sud ce alcătuiesc Noua Zeelandă. Eu însă, după şavirare, nu mă puteam încadra în aceste instrucţiuni. A naviga spre sud însemna să înaintez cu vînt strîns şi cu îngrozitoarea debandadă de la bord, care trebuia pusă în ordine, nu eram de loc tentat de aşa ceva. Cabina era încă un haos de cutii de conserve şi de alte provizii ; pentru a-mi croi cale printre ele era necesar ca iahtul să se menţină în poziţie orizontală. Eram obligat să navighez spre nord-est pentru ca, păstrînd nava pe orizontală să pot face o ordine serioasă ; tot timpul cît a durat operaţia am menţinut aceeaşi direcţie. Pînă la urmă am hotărît să continui drumul ocolind Noua Zeelandă pe la nord în loc de sud. Credeam că pe această rută navigaţia va fi mai uşoară, iar vremea mai blîndă şi mai caldă. Pe lîngă aranjarea, sortarea, reambalarea şi reinventarierea proviziilor necesare pe timp de şase luni, operaţii pe care eram obligat să le execut jos, în cabină, trebuia să-mi asigur, pe cît posibil, o navigaţie mai liniştită ca să pot repara avaria cocpitului, pe unde apa se scurgea de pe punte pe cuşetă. Eram epuizat pentru că de cînd plecasem de la Sydney nu băgasem nimic în gură şi mai ales pentru că tot timpul m-am simţit rău şi mi-a fost greaţă. Dar pînă la urmă m-am mai înzdrăvenit iar enorma solicitare fizică m-a ajutat să-mi revin în fire.

Vremea continua să fie rea, dar miercuri dimineaţa, la 1 februarie, nava înainta din nou cu vela de furtună şi focul de drum ridicate. Am reparat plasa pentru vele, de la provă, am refăcut trepiedul rupt al aparatului fotografic şi am recuperat cangea agăţată în greement. Deşi furtuna mai bîntuia încă, soarele nu-şi pierduse strălucirea şi viaţa începea să-mi pară mai suportabilă. Munceam din greu, deseori ajungînd abia să mă ţin pe picioare, dar toate le puneam în seama subalimentaţiei.

Spre amiază mi-am pregătit micul dejun, o delicioasă cafea cu pîine prăjită şi marmeladă, dar din neatenţie m-am opărit destul de rău, vărsînd cafeaua fierbinte peste braţ şi picior. Eram singurul vinovat, pentru că am vrut să tai pîine prăjită pe masa cu suspensie cardanică pe care se afla cana cu cafea. Mi-am pus imediat bicarbonat de sodiu pe arsură spunînd : Doamne fereşte de mai rău ! După micul dejun am tras un pui de somn.

M-am trezit la 30 h 30′ dintr-un somn greu şi un vis convingător : mă aflam la Bagdad, proprietar al unui magazin. Părea atît de real încît, după ce m-am trezit, încă cîteva clipe m-am crezut la Bagdad. Curînd am revenit la realitate pe „Gipsy Moth". M-am sculat şi m-am apucat de lucru nu înainte de a-mi pansa tăieturile şi rana de pe braţul drept. Mă simţeam mai bine după somn şi de aceea m-am apucat de lucrul pe care îl consideram cel mai neplăcut de executat, anume, repar frîna arborelui elicei, care se stricase din nou, precum şi supapa de pe eşapamentul motorului, desfăcută şi deschisă. Mă temeam ca, intrînd apă prin eşapament, motorul să nu se strice şi să nu mai pot încărca acumulatoarele.

Ambele operaţii îmi erau tare nesuferite. Ca să lucrez la supapa de eşapament trebuia să mă culc pe burtă cu braţele întinse. Pentru arborele elicei trebuia să fac o adevărată echilibristică cu capul în jos şi cu picioarele în sus, în lungul motorului. Arborele se rotea prea repede şi cum înainte de plecarea din Anglia mi se atrăsese atenţia să evit această rotire, m-am gîndit în fel şi chip cum aş putea s-o remediez. Mai întîi am făcut o încercare stînd în partea motorului de lîngă cuşetă şi am reuşit să-l opresc temporar. Trebuia să ajung pînă în cealaltă parte a motorului, dar îmi era teamă să mă întind pe deasupra arborelui ca nu cumva, începînd să se rotească din nou, să-mi prindă veşmintele şi să rămîn agăţat acolo, incapabil să mă mişc. Atunci m-am strecurat prin bocaportul din provă pînă în partea din tribord a motorului şi m-am pus pe lucru. Deşi aveam o cheie de buloane de 13 inches şi un dispozitiv de

strîngere universal, primite de la Sydney, m-am chinuit timp de o oră şi patruzeci de minute pentru a înlătura defecţiunea.

Părea că vîntul se mai potolise, dar sufla încă cu 30—40 noduri. M-am gîndit să mai sporesc suprafaţa velică ridicată dar nu m-am hotărît şi m-am apucat să fac ordine. Mai bucuros m-aş fi odihnit, dar am socotit că e mai bine să pun cît mai multe lucruri la locul lor, pînă ce vremea nu se va înrăutăţi din nou. Nu ştiam cu ce să încep.Locul din cabină de unde se desfăcuse cuşeta era plin cu sticle, cutii de conserve şi pungi cu fructe deshidratate. Şapte vase mari, etanşe, pline cu alimente erau îngrămădite peste cealaltă cuşetă şi multe de acelaşi fel constituiau o dezordine îngrozitoare în babord. În cădere s-au deschis, iar conţinutul s-a răspîndit pe jos. Am început să fac ordine de partea babordului şi am muncit două ore şi jumătate la degajarea şi rearanjarea lucrurilor de pe cuşetă, din trei dulapuri cu uşi rabatabile şi din trei chesoane de sub banchete. Am dat peste o jumătate de duzină de mere şi de lămîi stricate pe care m-am grăbit să le arunc peste bord ca să nu se strice şi alte alimente. Toată pîinea mucegăise şi am hotărît s-o usuc în cuptor ; dar muncisem destul pentru o singură zi şi m-am culcat.

A doua zi de dimineaţă (2 februarie) am făcut o observaţie la soare şi m-a deprimat constatarea că eram doar la 124 mile de Sydney, ceea ce am considerat ca un record de încetineală. Buletinele meteorologice prevesteau o mare moderat agitată şi vînturi din sud-est, mai bune, totuşi, decît un vînt direct în provă. Deocamdată nu aveam nimic de făcut, decît să continui cu ordinea. Era mai greu să lucrez în partea spre babord a cabinei decît în cea de la tribord, din cauză că nava era înclinată cu aproximativ 35° spre babord, făcînd dificilă ridicarea şi deplasarea obiectelor aflate de acea parte. Trebuia mai întîi să dau unele lucruri la o parte pentru a putea începe să fac ordine. Unele dintre ele erau destul de grele ; de exemplu, recipientul cu făină integrală cîntărea 15 livre. Părea că scotocesc într-un sac cu surprize în care descopeream fel de fel de lucruri, ceea ce mă încuraja să merg înainte. Am găsit ouăle ambalate în containere din material plastic spongios şi m-am minunat că numai două erau sparte, deşi au fost suficiente ca să încleieze lucrurile. Nici nu îndrăzneam să mă gîndesc ce s-ar fi întîmplat dacă s-ar fi spart toate. Eram, dimpotrivă, bucuros că le găsisem şi pe lîngă satisfacţia unor mese mai consistente pentru mine încercam o senzaţie de ordine în jur.

Cu douăzeci de curse de pompă am golit santina şi am răsuflat uşurat deşi se mai afla apă în postul prova ; am sifonat-o cu aju-

torul unei țevi lungi. Acolo apa provenea de la o scurgere de pe punte.

Am fost bucuros că am găsit santina aproape goală, deoarece dacă ar fi fost plină, ar fi constituit o amenințare serioasă pentru buna funcționare a postului de radio. Am constatat apariții și dispariții ciudate de lucruri. O dispariție de neînțeles era aceea a unui termos care *trebuia* să fie undeva la bord, dar nu-l găseam nicăieri. Recuperarea farfuriilor și oalelor din santină constituia o adevărată problemă pentru că doar cu o prăjină de 6 picioare aș fi ajuns pînă la ele. Le-am lăsat pe loc pînă ce aveam să găsesc o soluție.

A venit rîndul cocpitului să fac ordine. Trebuia să mă grăbesc pentru că de cîte ori trecea peste bord un val, apa curgea în cușetă prin peretele avariat al cocpitului, dar pentru asta aveam nevoie de condiții mai bune de lucru pe punte. Sacul de dormit și cuverturile erau ude leoarcă. Imediat după șavirare nu-mi dădusem seama cît erau de umede, dar acum nu mai aveam nici un chef să continui să dorm în umezeală. Am reușit să repar provizoriu cocpitul cu pastă de etanșare și cu o bucată de material plastic, sperînd că vor rezista pînă ce voi găsi ceva mai bun.

În timp ce se întuneca, am făcut bilanțul celor întîmplate de cînd plecasem de la Sydney. Bineînțeles că pierderile erau importante ; pe navă domnea încă multă debandadă iar de la plecare nu înaintasem decît cu 185 mile. Timp de patru zile nava a fost izbită, aruncată de colo pînă colo, rotită, repezită și îmbrîncită ca un caiac pe un torent sălbatic de munte și ajunsesem la capătul puterilor. Dar părțile importante ale navei rămăseseră intacte ; șavirase și se redresase singură. Trecuse printr-o încercare căreia puține iahturi i-ar fi rezistat continuînd să navigheze. Marea era încă agitată, dar vîntul a mai slăbit și acalmia a fost o adevărată ușurare, căci ajunsesem să nu mai suport acel obositor și necruțător muget al vîntului asociat cu vaietele greementului. Marea Tasmaniei era aceeași ca în 1931, cînd am traversat-o în zbor, fiind primul aviator solitar care a trecut din Noua Zeelandă în Australia. Aceiași nori de un albastru mohorît și aceleași fascicule de raze solare, căzînd parcă, în asfințit, din nori, în adîncul apelor.

Nu pot spune însă că nu am avut mare noroc. Atunci am notat în jurnalul de bord : „Sînt extrem de deprimat. Călătoria se desfășoară în cele mai grele condiții. Am început să urăsc această călătorie, să-mi fie teamă. Voi trece pe la nord de Noua Zeelandă, deși

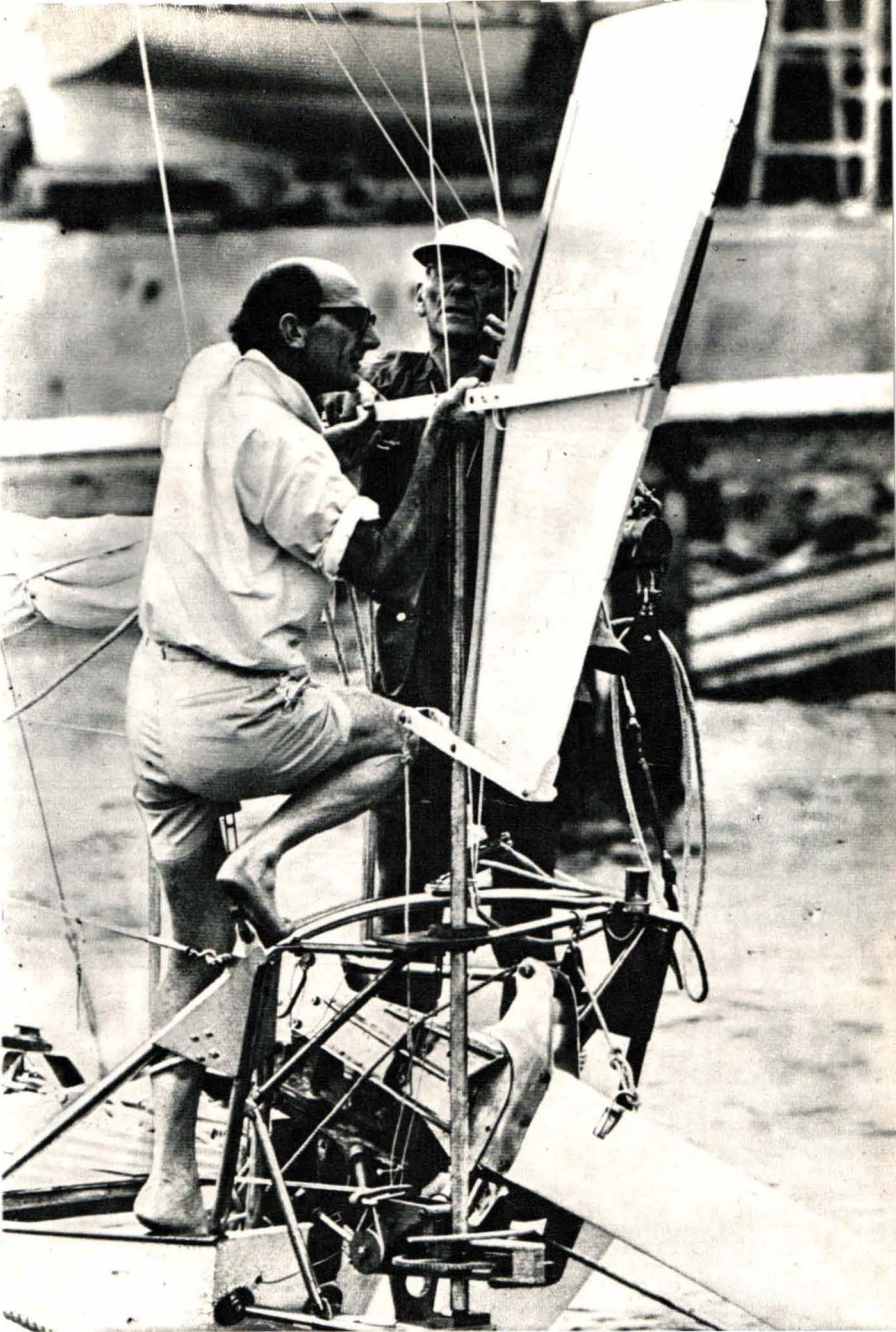
Convorbire la întîlnirea cu o navă în apropierea coastei australiene («The Age» din Melbourne)

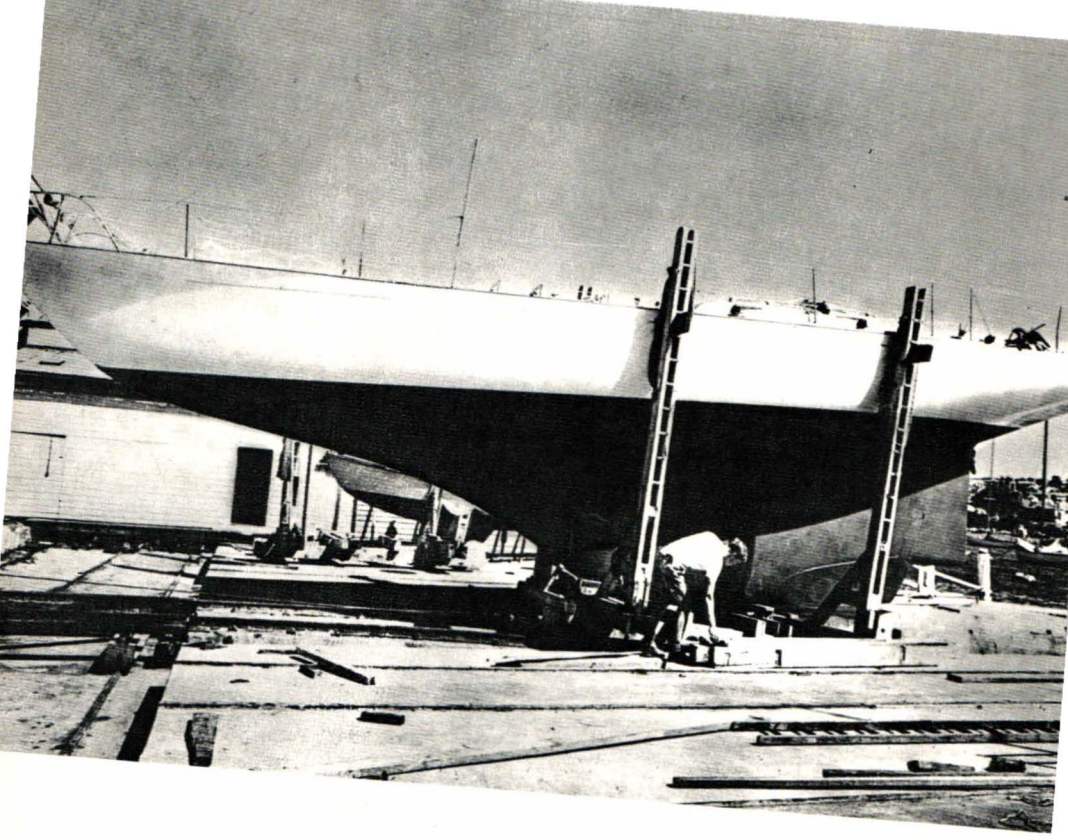
Sheila îmi vorbește prin radio, de la Sydney («The Sunday Times»)

La Sydney păşesc pe sol pentru prima dată cînd am plecat de la Plymouth; nu eram atît ▶
de bătrîn şi de neajutorat cum par în fotografie. («The Sunday Times»)

Conferință de presă după trei luni și jumătate de singurătate (Agenția *Australian Consolidated Press*)

Un coleg, Jim Mason, cîștigătorul cursei Sydney-Hobart din 1967, («The Sunday Times») ▶





«Gipsy Moth IV» în cală uscată; se observă adăpostul la chil

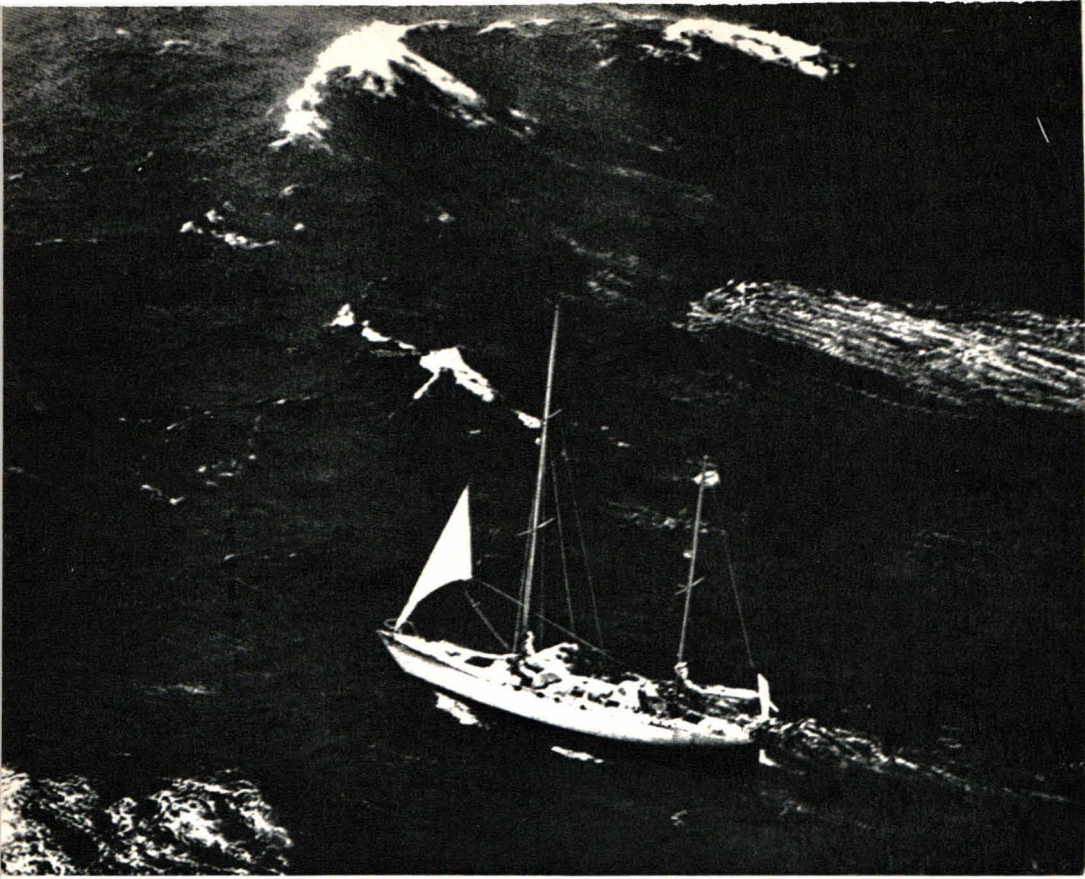
Warwich Hood, (centru), specialist în construcții navale a adus la Sydney prețioase ameliorări navei «Gipsy Moth» («The Sunday Times»)

Sheila și Giles verifică proviziile pentru călătoria de întoarcere («The Sunday Times»)

Conferința de presă înaintea plecării, după șapte săptămîni petrecute la Sydney
(Agenția *Australian Consolidated Press*)

Escortă entuziastă la plecarea de la Sydney; în planul din fund se văd noua clădire a Operei și faimosul pod («Sydney Morning Herald»

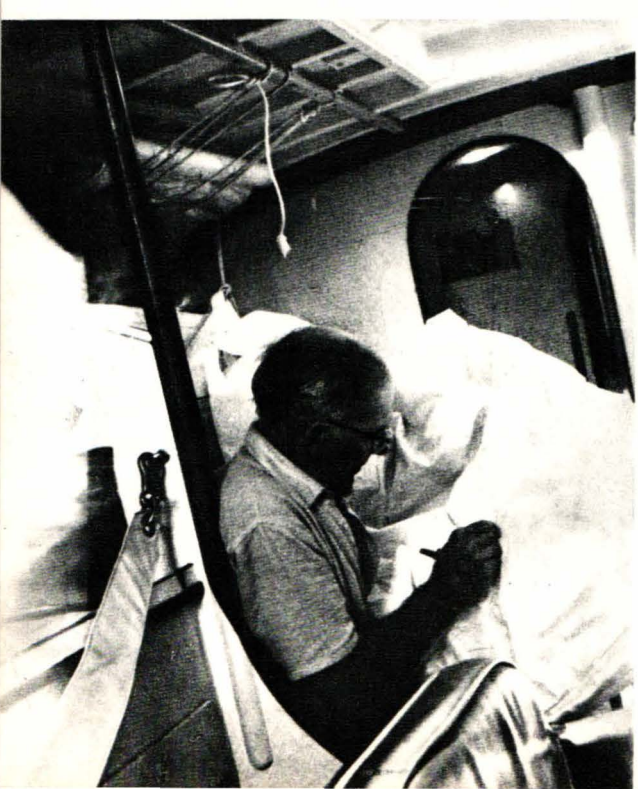
Plecarea de la Sydney, 28 ianuarie 1967 («The Sunday Times



Dublez Capul Horn («The Times»)

Dublez Capul Horn («The Sunday Times»)

Valuri în apele Antarcticii (autorul)



Reparația velastraiului artimon (autorul)

Ridicarea cu vinciul a fungii velei artimon («The Sunday Times») ▶

La vest de Azore m-au necăjit un hematom și două fisuri în osul brațului (autorul

Instrucțiunile nautice ale Amiralității britanice recomandă ca, indiferent de direcția vîntului să se facă ocolul pe la sud. Sînt îngrijorat." În acele patru zile nu am realizat aproape nimic, dar dacă m-aș fi îndreptat spre sud, în contra vîntului, situația ar fi fost aceeași. Cel puțin am reușit să reduc la jumătate harababura de la bord și să pun multe lucruri în ordine. Am îndepărtat mucegaiul de pe patru bucăți mari de pîine și le-am recopt timp de 30 minute. Apoi m-am culcat, încîntat de faptul că așternutul nu mai era așa de umed.

După zece ore de somn, cînd m-am trezit, soarele strălucea pe cer. Am luat micul dejun și m-am culcat din nou, iar cînd m-am sculat mă simțeam mult mai bine. Marea era destul de liniștită ca să pot lucra pe punte. Am fixat din nou, cu scota, velastraiul trinchet și am dezlegat barele de terțarolă ale velei artimon. A trebuit apoi să descurc funga velei mari, încurcată cu cea a pavilionului ; am necazuri din cauza fungii pavilionului.

Apa pătrundea continuu în postul provă ; am încercat să o sifonez cu o țeavă mai mare. Am pus din nou pastă de etanșare la porțiunea ruptă din peretele cocpitului, acoperind totul cu o foaie de material plastic fixată pe margini cu pioneze și cu panglică adezivă. Mă îndoiesc că va rezista această reparație provizorie, dar e mai bine decît nimic.

Sîmbătă, 4 februarie, mă aflam numai la 100 mile sud de insula Lord Howe, de care îmi amintesc cu drag. Acolo am reparat, aproape am reconstruit, hidroavionul meu „Gipsy Moth", avariat în cursul zborului din Noua Zeelandă în Australia. Apropierea de această insulă mi-a trezit nostalgia amintirilor. Ce mult n-aș fi dat ca să mă pot opri din nou acolo. Marea era relativ calmă ; am ridicat vela mare după ce am îndreptat o parte strîmbată a culisorului. După vremea închisă a dimineții, după-amiaza a fost frumoasă, călduroasă, cu cer complet albastru. Era momentul să pescuiesc din santină vesela rătăcită. Am fixat o mică găleată la capătul bastonului de pavilion, lung de șase picioare, și am reușit să recuperez trei castroane, o cană și o oală spartă, după care m-am apucat să fac din nou ordine în partea dinspre babord a cabinei, unde era de lucru, nu glumă. Trebuia pus la loc conținutul a cincisprezece mari cutii Tupperware și să-i fac fiecăreia inventarul pentru a ști de unde să le iau cînd voi avea nevoie de ceva. Am fixat latura cușetei în patru locuri cu parîmă dublă și aș fi prins bucuros toate lucrurile, dar era o operație de prea lungă durată ca s-o execut chiar

atunci. În tavanul cabinei am găsit înfipte cioburi de sticlă spartă. Am făcut o descoperire interesantă : dacă mă plecam peste marginea bordului, vedeam prelungirea chilei — adăugată de Warwick Hood la Sydney — tăind apa ca o aripă de rechin vopsită cu roşu.

Sîmbătă seara am avut o lungă conversaţie prin radio cu Sheila, care mi-a povestit că pachebotul „Himalaya" al „Companiei Peninsular and Oriental Steam Navigation" a fost lovit şi avariat de un val uriaş, în apropiere de Sydney, la 22 h 20', în noaptea cînd eu am şavirat. Fără îndoială că a fost acelaşi val care a dat-o peste cap şi pe „Gipsy Moth". [1]

Pătrundeam în zona alizeelor, care în general suflă din est-sud-est şi îmi dădeam seama că hotărîrea mea de a ocoli Noua Zeelandă pe la nord era o greşeală tactică. După ciclon, însă, marea s-a calmat, soarele a început să strălucească şi, cu toate că majoritatea timpului eram cu vînt strîns, iahtul a început să realizeze o medie zilnică de 134 mile. Uneori, întîmplător, valuri mari loveau nava şi în asemenea împrejurări „Gipsy Moth" îşi încetinea mersul pînă la trei noduri. Îmi aminteam însă că, în condiţii similare, pe drumul spre Sydney, înainte ca Warwick Hood să fi oblojit nava, aceasta se oprea complet. Mă miram că nu se vedeau de loc peşti zburători. În 1931, cînd am zburat cu avionul peste această mare, cîrduri întregi de peşti zburători ţîşneau din apă de cîte ori mă apropiam de suprafaţa apei ; de data asta nu zăream nici unul.

Duminică, 5 februarie, la amiază eram aproape exact la jumătatea drumului dintre Sydney şi Capul Maria Van Diemen, la extremitatea nord-vestică a Insulei de Nord a Noii Zeelande, adică parcursesem 550 mile şi mai aveam încă pe atît. Într-o săptămînă, nu am realizat decît 550 mile. Notam atunci în jurnal :

„550 mile într-o săptămînă înseamnă un record de încetineală. Din cele şapte zile ale săptămînii mi-au trebuit patru ca să parcurg 185 mile ; o medie de 46 mile pe zi ! De fapt, important este că sînt în viaţă."

Tot timpul am avut necazuri cu cîrma automată : pare incapabilă să controleze echea. Ore întregi am meşterit la ea încercînd s-o pun la punct. Aveam să-mi dau seama mai tîrziu de existenţa a două surse, cu totul diferite, ale deficienţelor, dintre care una era

[1] Căpitanul Adie de pe pachebotul „Himalaya" se pare că s-ar fi exprimat : „Chichester să-şi păstreze sănătos afurisita mare a Tasmaniei". — *N. A.*

complet independentă de dispozitivul propriu-zis. La 5 februarie notam :

„Am constatat că drumul ales de mine, anume la aproximativ 47 1/2° față de vîntul real, care îmi permite să realizez 5 1/4 noduri, constituie un punct critic ; de fiecare dată cînd am reușit să reglez velele, cu cîrma automată deconectată, dacă las nava să navigheze singură, ea se grăbește sau să intre în vînt și să se oprească, sau să se abată cu cel puțin 65° față de vînt, înaintînd cu mare viteză, dar cu 30° mai puțin față de drumul prevăzut."

Nu unghiul de 47 1/2° față de vîntul real era critic, așa cum credeam, ci unghiul de înclinare și totul provenea din cauza formei cocăi. Cînd vîntul se întețea suficient ca să mărească înclinarea cu 2 sau 3° mai mult, partea anterioară a iahtului devia pe suprafața apei și se abătea cu 30 sau 40° față de capul inițial după care iahtul lua viteză și se abătea repede în direcție nedorită. Pe de altă parte, dacă vîntul slăbea suficient pentru a reduce înclinarea cu 2 sau 3°, tot din cauza formei cocăi nava începea imediat să strîngă vîntul, ajungînd pînă la sfîrșit complet cu vînt din provă și oprindu-se. Cînd, mai tîrziu, am dat de rostul acestui (al doilea) cusur al lui „Gipsy Moth", mi-am dat seama că singurul mijloc de a-l remedia era : să manevrez astfel velele încît să feresc nava de a ajunge la unghiul critic de înclinare ; cu alte cuvinte, trebuia s-o aduc să navigheze cu o înclinare mai mică sau mai mare decît unghiul critic și să evit cu orice preț, să se încline exact la unghiul critic.

Al doilea motiv care împiedica funcționarea cîrmei automate era greutatea excesivă a dispozitivului și înălțimea safranului. În loc ca safranul să aibă tendința naturală de a sta vertical în apă, pentru că era prea greu la partea superioară, el se înclina de o parte sau alta. La vînt slab paleta nu era destul de puternică pentru a rezista acestei tendințe de înclinare. Am încercat să atașez parîme de fiecare parte a safranului cîrmei automate amarîndu-le ca să țină safranul vertical. Dar atunci, pentru a modifica direcția navei, paleta trebuia să învingă mai întîi tensiunea parîmelor ca să reușească să întoarcă safranul. Mai tîrziu am menținut safranul vertical fixîndu-l de fiecare parte cu patru toroane de parîmă rezistente. Cele patru parîme de siguranță erau ancorate cîte una de fiecare parte a postului de la pupă.

Dar în perioada despre care vorbesc încă nu descoperisem cauzele deficienței și încercam, fără succes, tot felul de remedii. Crezînd că

poate era prea mare contragreutatea paletei, am încercat s-o reduc ; am gresat şurubul, fără sfîrşit, socotind că era poate gripat ; am încercat să decuplez cîrma automată şi să reglez echilibrul velelor înainte de a recupla automatul. (De cînd cu ameliorările aduse de Warwick la chila navei, aceasta putea fi echilibrată sub vele, doar pe scurte perioade de timp.) Am mai încercat să echilibrez safranul cîrmei automate înainte de a cupla cîrma la eche, dar nava îşi modifica imediat direcţia : intra în vînt sau cădea sub vînt. Credeam că înnebunesc, dar m-am încăpăţînat şi zi de zi am încercat tot ce mi-a trecut prin minte. Cu timpul, am obţinut rezultate mai bune. La 20 februarie am fixat parîmele la partea de sus a safranului, menţinîndu-l astfel redresat, aşa cum am descris mai înainte. Însemna deci că paleta trebuia să învingă tensiunea parîmei înainte de a roti safranul.

M-am simţit mult mai sigur de mine cînd, în sfîrşit, am dat de rostul unghiului critic de înclinare. Înainte, de cîte ori „Gipsy Moth" cădea sub vînt, îi reproşam cîrmei automate că nu era în stare să menţină nava pe direcţia necesară ; de fapt, cauza era forma cocăi şi nu dispozitivul automat.

Poate că din punct de vedere tactic am făcut o eroare neocolind Noua Zeelandă pe la sud dar, după cum mi-a spus Sheila în timpul unei conversaţii prin radio, am înţeles că eroarea mi-a permis să-mi viu în fire, căci am întîlnit vreme caldă şi mare relativ calmă. În noaptea de luni, 5 februarie, mi-am luat din nou rămas bun, prin radio, de la Sheila, într-o ultimă convorbire înainte de plecarea ei din Australia spre Hong Kong, pe drumul de întoarcere acasă, în Anglia. Despărţirea m-a întristat. Pentru a-mi mai ridica moralul, a doua zi dimineaţa m-am bărbierit pentru prima oară de la plecarea din Sydney ; am fost bucuros să scap de iritaţia feţei provocată de barba crescută. Bărbieritul a mers greu ; de şase ori m-am oprit ca să curăţ maşina îmbîcsită. După bărbierit, activitatea obişnuită de navigator — reglarea cîrmei automate, sifonarea apei din postul provă — şi micul dejun mi-au ocupat întreaga dimineaţă. Restul zilei l-am consacrat reparaţiei cocpitului. Operaţie lungă, neplăcută, dificilă. Am răscolit prin toată nava ca să găsesc materialele necesare şi nu era de loc uşoară manipularea sculelor la unghiul mare de înclinare a navei. Nu m-am lăsat şi muncind oră după oră am realizat mici progrese.

Joi, 9 februarie, a fost o zi bună. Vîntul şi-a schimbat direcţia şi pentru prima dată de cînd am plecat de la Sydney am avut parte de o navigaţie agreabilă. Vremea era plăcută, caldă ; purtam doar şor-

tul cînd lucram pe puntea provă. Am trecut la o distanţă de 135 mile sud de insula Norfolk [1], pe care am vizitat-o cu prilejul zborului întreprins în 1931. Am stabilit o legătură radio prin care îmi exprimam regretul că nu o puteam vizita din nou. Administratorul, Reginald Marsh, mi-a transmis un admirabil mesaj : „Vă socotim ca fiind unul dintre ai noştri ; mulţi locuitori din Norfolk îşi amintesc că în 1931 aţi fost primul vizitator venit pe calea aerului în insula noastră."

Am zărit un avion al Forţelor aeriene regale din Noua Zeelandă semănînd cu o fortăreaţă zburătoare din timpul războiului ; pe aripa cozii purta literele U.S. Probabil că amestecul său carburant era suprasaturat, căci motoarele lăsau patru dîre de fum negru. Atunci mi-am pus întrebarea dacă totul era în regulă la bordul avionului şi m-a cuprins îngrijorarea la gîndul că ar fi trebuit să iau la bord întregul echipaj, în cazul în care avionul ar fi căzut în mare ! Dar nu a fost cazul. Avionul s-a rotit de cinci-şase ori deasupra lui „Gipsy Moth", apoi s-a îndepărtat dispărînd în zare. Cred că fusese trimis să mă salute din partea Noii Zeelande.

A doua zi am trecut la vreo 90 mile de Capul Nord, extremitatea nord-vestică a Noii Zeelande. Parcursesem 1 300 mile de la plecarea de la Sydney şi pînă la Capul Horn mai aveam de străbătut 5 400 mile. „Gipsy Moth" naviga cu viteză, deşi mersul îi era încetinit, în oarecare măsură, de adaosul la chilă. Plecat, însă, din Australia mai tîrziu decît prevăzusem şi cu performanţa redusă din prima săptămînă, îmi dădeam seama că aveam să ajung la Capul Horn cu cel puţin trei săptămîni mai tîrziu decît sperasem. Nu aveam ce face ; mi-am văzut mai departe de micile mele treburi : am recopt încă o dată ultimele pîini din cele luate de la Sydney, căci mucegăiseră iarăşi ; am vopsit peretele reparat de la cocpit ; am cercetat locurile pe unde se infiltra apă în postul provă şi am aplicat pastă de etanşare în cîteva locuri. Am semănat creson ca să am — cel puţin aşa speram — salată proaspătă pînă la Capul Horn ; am fixat la postul pupă patru scripeţi ca să manevrez mai uşor trecerea legăturilor ce menţin safranul cîrmei automate.

Radio Auckland a lansat o avertizare prin care anunţa latitudinea şi longitudinea la care se afla un trunchi de arbore plutitor. Am notat cu grijă datele ; trunchiurile şi arborii purtaţi în derivă

[1] Insulă în Oceanul Pacific, 13 mile pătrate suprafaţă, dependentă de Australia. — *N. T.*

au constituit întotdeauna un pericol pentru navigația în jurul Noii Zeelande. O coliziune cu așa ceva ar fi însemnat naufragiul iahtului.

Duminică (a doua de cînd am părăsit Sydney-ul) am repurtat un mic succes : am regăsit termosul dispărut, sub saltea, cu ocazia aerisirii așternutului pe punte. Asta însemna că ori eu dormeam ca un buștean, ori salteaua era extraordinar de moale ! Era făcut zob în interior ; cu siguranță că zburase printr-o deschidere de numai 16 3/4 inches lățime din peretele îndepărtat al bucătăriei prin care priveam atunci cînd eram culcat în cușetă cu capul pe pernă. Noroc că nu m-a pocnit în cap pentru că am observat o adîncitură mare într-o traversă a punții, chiar deasupra capului ; probabil că acolo a ricoșat termosul.

Ca să nu uit nimic din cele ce trebuiau executate și pentru a face față unei eventuale viitoare crize, am întocmit o listă cu ceea ce trebuia să fac în fiecare zi, un fel de „agendă" pe această perioadă a călătoriei. Și pentru că nu o cred lipsită de interes încerc să redau cîteva din ocupații :

verificarea legăturilor rezervorului de apă dulce ; fixarea cu o brățară a chesonului din cocpit (în prezent, folosesc o parîmă în acest scop) ; montarea unui dispozitiv de blocare a sertarelor bucătăriei ; încercarea paletei cîrmei automate, fără contragreutăți suplimentare ; schimbarea locurilor de frecare a transmisiilor de la eche la cîrma automată ; verificarea nivelului de apă de răcire la motor ; punerea la păstrare a bastonului de pavilion ; montarea scripetelui pe transmisia echei la cabină ; încercarea de a da mai mult joc safranului cîrmei automate ; refacerea mai solidă a reparației peretelui cocpitului, pentru a opri apa de pe punte să pătrundă în cabină ; gresarea transmisiilor echei ; verificarea întinderii curelelor alternatorului ; uscarea la aer a chesonului din cocpit ; deschiderea ventilatorului din bolta pupei, cînd vremea este uscată ; găsirea unui sistem de blocaj al cutiilor de conserve în lăzile de sub banchete ; spriţuirea cu ulei a mașinilor de filetat ; fixarea plasei de la prova tribord ; închiderea ventilatorului de la puntea tribord ; verificarea balansinei velei mari ; semănarea mușt arului și a cresonului ; montarea unui indicator la cîrma automată ; curățirea pistolului Very ; descurcarea parîmelor care manevrează scondrii ; instalarea unui supliment de cîrlige în dulapul de haine ; a se lămuri ce se mai poate folosi din resturile plasei de vele aflată pe punte ; fixarea la pupă a unei parîme de remorcare cu noduri ; studierea pentru o mai bună folosire a fotometrului aparatului de

fotografiat ; desţepenirea vinciului Lewmar pentru manevrarea scotei velei mari, care era blocat ; fixarea de saule de siguranţă la manivelele vinciurilor ; umplerea cu spirt de ars a bidoanelor şi sticlelor ; întărirea grandeei la vela mare ; întărirea marginei de învergare la velastraiul mare ; eliberarea capătului velei mari prins peste bord de straiul din spate ; verificarea fructelor şi a apei potabile ; semănarea de boabe de grîu încolţite ; fixarea unui ochet pe scota focului ; fixarea unei carabiniere automate la straiul focului ; uscarea cutiei sextantului de avion ; uscarea sacului cu pulovere de iarnă ; pe vreme calmă, urcare pe arbore pentru repararea luminii de poziţie ; găsirea unui sistem pentru menţinerea pernelor pe cuşetă cînd nava se înclină ; uscarea lăzii de sub bancheta de lîngă cuşetă ; fixarea unei saule de siguranţă la manivela pompei pentru golirea santinei ; gresarea cabestanului ; curăţirea sirenei de ceaţă; montarea unei parîme metalice la extremitatea scondrului din afara bordului, în locul celei de manila ; fixarea unei saule de siguranţă la manivelele de terţarolat ; repararea dispozitivelor contra frecării la vela artimon ; într-o zi calmă, chituirea eventualelor locuri de infiltraţie la postul provă ; instalarea de parîme mai mari la fungile focurilor ; instalarea de dispozitive contra frecării la sarturi ; repararea marginii de întinsură a velei artimon ; instalarea mai multor cîrlige pentru suspendarea cănilor ; suprimarea tacheţilor zburători folosiţi la scripeţii velei de capă ; a se ocupa de infiltraţiile de apă la piciorul cuşetei ; montarea de scote la focul de furtună ; înlocuirea ştiftului şi şurubului uzate la paleta cîrmei automate, îndată ce starea vremii o va permite ; examinarea cheii de tachelaj îndoite la vela de capă ; fixarea unui proiector etanş ; căutarea unei poziţii mai bune pentru lampa portativă, pe puntea provă ; verificarea conductorilor luminilor de drum de la crucetă la nivelul punţii şi verificarea siguranţei respective ; a mai încerca descurcarea fungii velastraiului de furtună, încolăcită pe sarturi ; verificarea dispozitivului de alarmă pentru semnalizarea pierderii de direcţie ; fixarea lămpii portative ; fixarea de şnur gudronat la interioarele legăturilor contra frecării ; inspectarea părţii de sub apă a lochului Harrier, în prezent avariat ; gresarea cu seu a parîmelor contra frecării ; reataşarea pe arborele artimon a celui de al treilea culisor de jos ; verificarea compasului din cabină ; repararea şurubului desfăcut la rola unui scripet ; un şurub desfăcut pe punte, la postul pupă ; înlocuirea scripeţilor la toate saulele de semnalizare.

Nu este o listă completă a lucrărilor executate la bordul lui „Gipsy Moth" ea cuprinzînd mai mult unele operaţii întîmplătoare. Lipsesc schimbările de vele, reglările cîrmei automate, calculele de navigaţie, toate muncile obişnuite din bucătărie şi toată munca penibilă de curăţire executată după şavirare. Unele dintre operaţiile înşiruite, de plidă repararea cocpitului, au durat mai multe zile. Chiar aşa incompletă, agenda dă o idee despre efortul pe care navigatorul solitar trebuie să-l depună într-o cursă peste ocean.

În afară de toate acestea, după ce am trecut de Insula Norfolk, timp de două sau trei săptămîni am muncit din greu la diverse pregătiri pentru a face faţă unei noi şavirări. De exemplu, am fixat solid capacele tuturor chesoanelor de sub banchetele din cabină ca să nu se mai reverse sutele de cutii de conserve, sticlele şi instrumentele aflate în ele. Mă tot întrebam cum să fixez capacele chesoanelor, fără ca prin aceasta să fie foarte greu de deschis la nevoie ; am găsit soluţia, tăind în capace o serie de găuri, am fixat de fundul lăzilor bucăţi de saulă, groase de 3/4 inch care treceau prin cîte două găuri de la fiecare capăt al capacului şi am legat cele două bucăţi de frînghie printr-un nod. Am mai fixat cîte o saulă de siguranţă la fiecare manivelă de vinci şi la fiecare manivelă de terţarolare, ca să evit de a mai fi aruncate peste bord. Am cercetat întreaga navă ca să fixez pe cît posibil fiecare obiect care ar fi putut să se rostogolească, în cazul unei noi şavirări.

Chesonul de sub banchetă, cu cel mai periculos conţinut în cazul unei şavirări, era cel cu scule grele, ca : menghina, marile chei mecanice etc., precum şi un lingou de plumb de 20 livre. Dintr-un asemenea cheson am fost obligat să trec într-altul 130 de cutii de conserve pentru ca să pot lucra la fixarea chesonului. Cu toate măsurile luate, notam în jurnal : „Mă îngrozeşte gîndul că toate conţinuturile acestor chesoane ar putea ajunge să se izbească de tavan cu zgomot infernal."

12

De două ori joi

Aveam înainte o vastă întindere a Pacificului, 5 000 mile cu cel mai pustiu orizont din lume. I-au trebuit omenirii milenii de istorie pentru a descoperi cît de vast este Pacificul ; pînă la sfîrşitul secolului al XVIII-lea geografii nu bănuiau că există o suprafaţă de ocean atît de întinsă şi presupuneau că globul pămîntesc se „echilibra" cu un continent din emisfera australă, cu totul imaginar. I-a fost dat englezului James Cook să distrugă această ipoteză şi chiar după ce el navigase peste ceea ce se credea a fi ocupat de pămînt, mulţi oameni nu se puteau obişnui totuşi cu gîndul acesta. Oricine străbate vastitatea Pacificului nu poate să nu se gîndească la acei navigatori celebri, îmbarcaţi pe capricioasele veliere ale secolelor al XVI-lea, al XVII-lea şi al XVIII-lea, care, cu răbdare, au înlocuit legenda cu realitatea geografică şi au sporit cunoştinţele oamenilor asupra lumii : Magellan, Drake, Anson, Fernandez de Quiros, Dampier, Bougainville şi, mai ales, Cook. Astăzi înfruntăm acelaşi ocean şi aceleaşi furtuni dar în afară de acestea, ei erau confruntaţi cu un pericol de care în prezent sîntem scutiţi : scorbutul. Pentru redactarea cărţii mele *Along the Clipper Way* am citit numeroase relatări despre scorbut, toate atroce. Cea mai îngrozitoare este, cred, relatarea călătoriei lui Anson în jurul lumii şi merită să fie redată din nou, măcar pentru a dovedi că totuşi omul a făcut progrese, cel puţin în unele privinţe. Iată un extras :

„Curînd după ce am trecut prin strîmtoarea Le Maire, scorbutul şi-a făcut apariţia printre noi ; lunga durată a călătoriei noastre pe mare, oboseala şi tot felul de decepţii i-au uşurat răspîndirea în aşa hal, încît în ultima zi din aprilie (1741) mai erau doar cîţiva la bord încă neatinşi de boală şi luna s-a încheiat cu un bilanţ de 43 de morţi la bordul navei «Centurion». Deşi credeam că flagelul

ajunsese la culme şi ne făceam iluzii că pe măsură ce înaintam spre nord intensitatea lui va scădea, am constatat că, din contra, în luna mai, numărul victimelor s-a dublat ; cum nu am acostat decît la mijlocul lui iunie, mortalitatea a mers crescînd şi boala s-a propagat atît de larg, încît au pierit aproape 200 de oameni şi nu au mai rămas decît şase oameni valizi pentru cart.

Această maladie, atît de frecventă, în călătoriile de durată şi atît de nefastă pentru noi, este cea mai ciudată şi inexplicabilă din cele ce afectează corpul omenesc. Simptomele ei sînt numeroase şi diferite iar modul cum progresează şi efectele ei sînt extrem de variate ; rareori se întîmplă ca două persoane să se plîngă de aceleaşi manifestări ale bolii iar în cazurile cu oarecare asemănare de simptome, ordinea apariţiei acestora este total diferită. Chiar dacă în mod frecvent ia forma altor boli şi nu poate fi descrisă pe baza unor semne exclusive şi nedesmînţite, sînt însă unele simptome mai generalizate decît altele şi, fiindcă apar mai frecvent, merită a fi înşiruite în mod special. Aceste simptome generale sînt : largi pete decolorate răspîndite pe întreaga suprafaţă a corpului, umflarea picioarelor, putrezirea gingiilor şi, în special, o oboseală generală extraordinară, după orice activitate, oricît de neînsemnată ; în cele din urmă oboseala duce la leşin, sau chiar la moarte, în urma unui efort mic sau chiar a unei simple mişcări.

De obicei boala este însoţită de o ciudată stare de deprimare, de frisoane, de tremurături, de tendinţa de a fi cuprins de teroare la cel mai uşor incident. Printre numeroasele manifestări mai frecvente ale epidemiei am putut observa că atunci cînd oamenii erau descurajaţi sau dezamăgiţi, întotdeauna boala căpăta un nou avînt ; în general, ea îi omora pe cei ajunşi în ultimă fază, iar pe cei ce mai aveau ceva vlagă, îi ţintuia în hamacuri ; am ajuns la concluzia că vioiciunea de spirit şi optimismul erau paveze destul de eficace în apărarea contra gravităţii fatale a bolii."

Regimul vegetarian, cultivarea de creson la bord şi zeama de lămîie, toate aceste cunoştinţe cu greu dobîndite de omenire din suferinţele vechilor navigatori, mă fereau de flagel. Le sînt nespus de recunoscător acelor înaintaşi.

Ieşind din Marea Tasmaniei pe la nord de Noua Zeelandă am fost încă o dată obligat să mă îndrept spre sud, către zona „Roaring Forties". Greşeala de a fi ocolit Noua Zeelandă pe la extremitatea nordică era acum compensată de o vreme bună pe care

căutam s-o folosesc din plin pentru a putea face față condițiilor grele de navigație ce aveau să mă întîmpine curînd.

La 13 februarie, la o oră după miezul nopții, mi s-a părut că văd un pește, dar în lumina puternică a proiectorului am recunoscut o meduză oribilă, ca un țipar translucid, lung de 1 yard, cu un rînd de pete brune, ca niște nasturi, așezate la intervale egale, de-a lungul spinării. Se deplasa, șerpuind, încet. Adîncimea mării era presărată cu milioane de puncte luminoase, care dispăreau cînd erau prinse în raza proiectorului.

În dimineața următoare am auzit un zgomot ca o răpăială slabă de pușcă mitralieră ; erau sute de mici marsuini [1], sărind în aer și lovind suprafața aproape netedă a mării. La amiază am constatat că în ultimele trei zile realizasem cu totul doar 180 mile, cu vînt strîns, într-o briză slabă din est. Poate că briza aceasta se datora faptului că eram prea aproape de coasta nord-estică a Noii Zeelande. La amiază, în ziua de 14, mă aflam numai la 100 mile distanță de Capul Est al Noii Zeelande. După prevederile meteorologice la 60 mile mai la sud vîntul sufla din vest. Încercam, cu orice preț, să ajung acolo, un adevărat chin al lui Tantal. Miercuri, 15 februarie, mi-am spălat cămașa și șorțul ; am pus în aplicare o metodă nouă : le-am spălat mai întîi în apă caldă de mare, apoi le-am clătit cu apă de mare și la urmă, cu apă dulce ca să scot sarea. Cu această metodă economiseam apa dulce și rufele ieșeau foarte curate.

În apropierea meridianului de 180° și a Liniei internaționale de schimbare a datei, am avut o minunată zi de navigație, realizînd 217 mile de la amiaza zilei de miercuri 15 februarie, pînă joi 16 la amiază ; prima joi, 16 februarie, căci prin traversarea Liniei internaționale de schimbare a datei am mai cîștigat o zi, care, de asemenea, era joi, 16 februarie. Cu vînt bun, cu alură mare, larg, știam că voi avea o performanță zilnică frumoasă, așa că, pentru mai multă siguranță, cînd am făcut observațiile la soare, am executat una în plus, adică în total patru. Dar tot nu am fost convins de realizarea celor 217 mile și am mai făcut încă o observație ; trei drepte care se întretăiau în același punct erau cît se poate de satisfăcătoare ca precizie. Poate că eroarea era datorată poziției din ziua anterioară, dar chiar în acel caz, performanța era extraordinară, cea mai lungă distanță realizată într-o singură zi de un navigator solitar. Pentru sărbătorirea evenimentului am destupat o sticlă

[1] Specie de cetaceu *(Phocena phocena)* asemănător cu delfinul, cu spate negru și abdomen alb, ajungînd pînă la 1,8 m lungime și 80 kg greutate. — *N. T.*

de şampanie Veuve Clicquot, dar ca de obicei şampania nu mi-a adus noroc ; a doua zi a început cu ploaie şi vînt contrar. Pentru a anihila influenţa nefastă a şampaniei, am băut două pahare din excelenta bere Whitbread, scoasă din butoiaş !

La mijlocul nopţii dintre cele două joi, am devenit deodată bănuitor în privinţa celor 217 mile realizate în ziua precedentă. De cînd am părăsit Australia, parcursul calculat după observaţiile zilnice la soare a fost, în medie, cu 12,5% mai mare decît cel estimat, ceea ce însemna că lochul Harrier subaprecia cu acest procent parcursul real [1]. Dar în ajunul acestui vîrf de 217 mile, parcursul estimat a fost în realitate mai lung decît cel stabilit după observaţii la soare şi din această cauză eram neîncrezător. Cînd am recalculat observaţia la soare, am găsit o eroare stupidă. Realizarea era în realitate de numai 189 mile, în timp ce în ziua premergătoare realizasem mai mult, 164 în loc de 138 mile. Am notat în jurnal : „Nu are importanţă, m-am ales cu şampanie şi am realizat totuşi 189 mile, ceea ce nu este de loc rău".

A doua zi mi-a adus corvoada unei zile suplimentare pe drumul către Capul Horn, dar pînă în Anglia voi recupera zece ore din această zi, prin avansarea ceasornicului cu cîte o oră la fiecare 15° de longitudine depăşită. În imensitatea oceanului, în afară de zori şi de amurg, timpul nu are semnificaţie, totuşi sînt obligat să cunosc ora exactă, cu precizie de o secundă, pentru calculele de navigaţie. De cînd a fost creată, Linia internaţională a schimbării datei a dat multă bătaie de cap marinarilor. După ce am trecut de linie, aveam un singur mijloc de a evita greşeli în privinţa timpului : să scriu pe fiecare pagină a jurnalului de bord data şi numele zilei corespunzătoare poziţiei, precum şi diferenţa dintre ora locală şi ora Greenwich. De exemplu, ziarul „The Times" aştepta de la mine o relatare în ziua de luni 27 februarie. Mă aflam atunci la 1 900 mile est de Noua Zeelandă. Constatasem că cel mai favorabil moment pentru transmitere era cam la o oră după întunecare ; am fost deci obligat să transmit mesajul la 9 h p.m., după ora navei, duminică 26 februarie, ceea ce corespundea, după ora Greenwich, cu luni, 27 februarie, 7 h a.m.

Mă îngrijora un punct de pe hartă purtînd menţiunea „S-au constatat brizanţi, 1960". Asemenea indicaţii pe hărţile Amiralităţii bri-

[1] In cele 25 de zile cu bune observaţii la soare, între 7 februarie şi 28 martie, lochul a arătat cu 560 mile mai puţin, adică cu 16,5%. — *N. A.*

tanice sînt marcate pe baza rapoartelor primite de la nave comerciale şi au mai mult un caracter de avertizare provizorie, pînă ce se examinează amănunţit zona respectivă. Un raport despre existenţa brizanţilor poate avea o bază reală sau nu. Marea îl poate înşela foarte uşor pe omul de cart care, foarte convins, va semnala existenţa unor brizanţi, cînd, în realitate, nu este decît o iluzie optică provocată pe suprafaţa mării, de valuri şi de razele soarelui sau ale lunii. Dar Pacificul ascunde încă şi astăzi recife necunoscute şi marinarul nu poate exclude posibilitatea existenţei unui asemenea recif. Porţiunea marcată pe hartă cu „brizanţi" nu a fost încă explorată, deci navigatorul este obligat s-o considere periculoasă ; o zonă cert periculoasă exista doar la aproape 500 mile spre nord, şi anume, recifuł Maria Theresa, deci aproape direct pe ruta mea.

Indicaţia „brizanţi" de pe hartă mi-a făcut o impresie bizară. Dacă „Gipsy Moth" eşua pe un recif, pe o rază de 700 mile nu exista fiinţă omenească. Probabil că din cauza acestei impresii de nesiguranţă, sîmbătă 18 am crezut că mă aflam în vecinătatea altui recif. Deşi sufla o briză slabă, marea începuse să fie agitată. Valurile se rostogoleau şi se spărgeau, formînd parcă vîrfuri de piramide. Am scrutat orizontul ca să-mi dau seama dacă se zărea cumva vreun recif. Am pus în funcţiune sonda acustică care mi-a indicat o adîncime de peste 50 fathom [1], dar aparatul nu poate semnala prezenţa, la cîteva picioare, a unui recif de corali, cu margini verticale.

Duminică 19 februarie, pînă la zona marcată pe hartă cu „brizanţi", deci a unui eventual recif, mai aveam de parcurs cam 200 mile. M-am gîndit să schimb direcţia spre nord-est sau spre sud-est ca să am o marjă mai mare de siguranţă, dar de fiecare dată cînd am încercat să schimb direcţia, vîntul m-a împiedicat ca şi cum ar fi urmărit să mă împingă neapărat către acel punct. Colac peste pupăză, cerul era înnorat şi nu am putut face nici o observaţie la soare ca să-mi stabilesc exact poziţia. Pericolul acelui posibil recif mă obseda ; nu era o porţiune de uscat vizibilă de departe. De pe o navă atît de joasă ca „Gipsy Moth", numai graţie unui mare noroc o puteam observa de la distanţa de 1 milă, iar noaptea, de la o distanţă şi mai mică. Şi nu puteam sta tot timpul de veghe. Din timp în timp puneam în funcţiune sonda acustică ca să-mi dau seama dacă nu cumva adîncimea apei scădea ; aparatul

[1] Unitate de măsură folosită în special la sondaje marine, egală cu 6 picioare, respectiv 1,829. — *N. T.*

îmi arăta însă mereu că fundul era mai jos decît limita sa de percepere, adică sub 50 fathom adîncime.

Am păstrat sextantul la îndemînă, în cocpit, pîndind un moment favorabil pentru a face o observaţie la soare, dar abia la 20 februarie, puţin înainte de apusul soarelui, am reuşit, în ciuda ceţii. Am obţinut longitudinea şi calculele mi-au arătat că mă aflam la 6 mile vest de meridianul care traversa pe hartă zona brizanţilor, dar nu am izbutit să aflu dacă mă îndreptam direct spre acea zonă, sau ceva mai la nord. După calcul, urma să trec cu 20 mile mai la nord, dar nu puteam avea încredere căci nu mai verificasem poziţia pe ultima distanţă de 190 mile. La fiecare 15 minute cercetam orizontul cu binoclul, pînă ce s-a întunecat şi nu am mai putut vedea nimic. Mai parcursesem 9 mile, deci trebuia să mă aflu la est de poziţia recifului indicat pe hartă ; mă consideram, oarecum, în siguranţă. De altfel, exista, oare, în realitate, recifu l ? Nu ştiam, dar singurul mijloc de a fi în siguranţă consta în a presupune că exista.

Mă plictiseau din nou durerile de picior, care mă chinuiseră şi înainte de a ajunge la Sydney. Am reuşit însă să scap de ele bînd o jumătate de pahar cu apă de mare. De la Sydney luasem cîteva tablete de sare ca să le folosesc în locul apei de mare dar de trei ori am încercat să iau cîte una şi mi-au făcut rău. Am revenit deci la remediul care părea că-mi convine.

Din nou am pătruns în zona „Roaring Forties" şi am observat că iarăşi m-a cuprins o toropeală, probabil influenţa aerului, vîntului şi a vremii din apele antarctice. Am simţit acelaşi fenomen cînd am pătruns pentru prima dată în această zonă, venind din Atlantic, pe drumul spre Australia. Cînd sufla vîntul, nu aveam chef să lucrez nimic — abia executam manevrele indispensabile — iar cînd vremea era bună, cheful îmi pierea aproape de tot. Eram chiar bucuros cînd trebuia să mă scol noaptea ca să strîng vreo velă, căci prin aceasta îmi justificam mie însumi leneveala de dimineaţă. Cîteodată aveam dureri mari de cap, migrene, şi uneori abia mă convingeam să ies pe punte. Miercuri, 22 februarie, am scăpat nevătămat dintr-o căzătură destul de periculoasă. Tocmai ridicam vela mare şi în timp ce trăgeam funga, un culisor s-a înţepenit în şina respectivă. Am tras mai tare ca să-l liberez ; culisorul s-a smuls, funga a scăpat spre mine şi m-am întins pe spate cît eram de lung. Căzătura a fost destul de periculoasă, noroc că nu m-am izbit cu capul de ceva. Cînd lucrez pe punte, de obicei mă sprijin de

ceva dar de data asta probabil că încercînd să deştepenesc cu o mînă culisorul, eram atît de preocupat, încît atunci cînd am reuşit mi-am pierdut echilibrul. Nu m-am lovit dureros decît la cotul braţului drept, unde, mai tîrziu, aveam să mă mai lovesc de cîteva ori.

Erau totuşi şi momente plăcute, mai ales atunci cînd stînd la soare, în cocpit, beam căni întregi cu bere Whitbread. Eram foarte bucuros să scot o cană cu bere din butoiaşul aflat în santină, pe care să o beau în bătaia călduţă şi strălucitoare a soarelui, înconjurat de albastrul profund al mării şi de seninul cerului. Briza răcoroasă din apele antarctice făcea ca temperatura să fie nespus de plăcută. Pe cînd stam astfel, într-o zi, în cocpit, am încercat să calculez unde se găsea în acel moment, cea mai apropiată fiinţă omenească. Probabilitatea existenţei unei nave era aproape exclusă, iar cel mai apropiat ţărm locuit — al insulelor Chatam — se găsea la o distanţă de vreo 885 mile. Cînd soarele a apus, s-a făcut destul de frig şi am aprins focul în sobă, creînd o ambianţă plăcută. Mă aştepta însă şi o surpriză neplăcută, pe care, din cauza importanţei ei, am înregistrat-o în jurnalul de bord.

„Joi, 22 februarie, 19 h 25′. Tocmai am constatat că nu mi-au mai rămas decît patru sticle de gin, adică suficiente numai pentru patru săptămîni. Este singura băutură tare pe care o folosesc în această călătorie. Îmi pare rău că nu am luat o provizie mai mare. Va trebui să raţionez consumul şi să nu mai beau decît la prînz. Bine că surpriza nu a fost şi mai rea, să nu mai fi avut de loc."

La 24 februarie s-au împlinit 30 de ani de cînd m-am căsătorit cu Sheila. În Anglia, această zi începea cînd, în poziţia în care mă aflam, era ora 14 ; exact la ora aceea am luat cîteva fotografii coborînd spre cabină [1]. Nu era locul şi momentul cel mai potrivit pentru a face fotografii de aniversare, căci se ridica o furtună şi „Gipsy Moth" avea un ruliu teribil pe marea agitată. Iată un extras din jurnal :

„Am reuşit două observaţii la soare, nu prea clare, printr-o crăpătură a norilor plumburii, dar durează, parcă, secole pînă să găsesc imaginea soarelui şi pînă ce prind orizontul printre rostogolirea valurilor. Oglinda sextantului se abureşte mereu, şi altele, şi altele. Dar ziua îmi pare mai puţin sumbră atunci cînd cunosc poziţia

[1] Inclusiv planşa colorată. — *N. A.*

în care mă aflu. E foarte greu să-mi mențin echilibrul în cabină ; cînd mi-am preparat micul dejun, am fost proiectat peste primus. Eu n-am pățit nimic, dar s-a strîmbat cadrul reșoului. Noroc că luasem de pe foc ceașca cu cafea fierbinte."

Oricît de violente erau mișcările navei, ibricul plin, de pe reșou era întotdeauna în siguranță, deoarece prevăzusem, în mod special, o tavă de tablă pe care o puneam dedesubt. Ansamblul avea suspensie cardanică iar tava constituia o contragreutate, dar, în general, se mai aflau pe ea un borcan cu marmeladă sau cu miere, prăjitorul de pîine, și deseori o tigaie pentru friptură. Stînd în scaunul basculant, ajungeam la toate obiectele de pe tavă și puteam să apuc cratițele sau ibricele aflate pe sobă, fără să mă deranjez. Scaunul și masa, amîndouă basculante, erau admirabil plasate ; fără să mă scol de pe scaun, puteam ajunge la robinetul de bere sau să iau cărți de pe raftul aflat la stînga, deasupra culturii de creson și de muștar ; mai ajungeam și la un pachet de jurnale, precum și la alte lucruri importante : sticla de gin sau cea de rachiu din dulapul de sub primus, sarea, piperul, alte condimente, spirtul de ars și chibriturile erau pe un raft la marginea reșoului. Scaunul era una dintre piesele de echipament cele mai reușite de pe navă : așezat în el, rămîneam la verticală, indiferent de înclinarea iahtului. L-am proiectat împreună cu John Jurd, maistrul tîmplar de la firma Camper. În momentul cînd am căzut peste reșou, inclinometrul arăta o înclinare a ruliului de 50° de o parte și de 30° de cealaltă. Am notat în jurnal :

„Aș vrea să fiu acasă cu draga mea soție ; îmi pare rău că sînt departe de ea, dar asta-i viața. Abia am terminat micul dejun, voi închina în sănătatea Sheilei mai tîrziu. La Londra, Ziua de aniversare începe cînd aici este ora 2 p.m. și ține pînă mîine la aceeași oră. Dacă continuă furtuna, voi fi obligat să aștept pînă mîine ca să sărbătoresc aniversarea."

Dar nu am așteptat. Am hotărît că furtuna era prea puternică pentru a îmbrăca smochingul și am serbat evenimentul chiar în acea seară ; iată ce am scris în jurnal :

„Am închinat pentru Sheila un pahar cu deliciosul vin Montrachet pe care ea l-a adus din Anglia pentru mine, ca să-l am la bord. I-am urat viață lungă, sănătate și fericire și mi-am exprimat recunoștința pentru cei treizeci de ani petrecuți împreună. Sheila

este o soție minunată, excepțională. Am comis ceva foarte nebritanic : o lacrimă mi s-a prelins pe obraz. Aici, în aceste împrejurări, viața depinde de un fir de ață și te face să vezi la adevărata lor valoare multe lucruri (sau evenimente) pe care le neglijezi sau uneori treci nepăsător pe lîngă ele, cînd ești înconjurat de oameni. Să nu devin prea sentimental. Să mai beau puțin Montrachet."

Mi-a plăcut vinul. Nu pot spune același lucru însă despre furtună, deși trebuie să recunosc că pe un mic iaht, în plină mare, o furtună cu vînt statornic nu cere eforturi, căci atît timp cît dăinuiește sînt puține schimbări de velă de făcut. După momentele solemne ale aniversării căsătoriei am ieșit pe punte pentru a face puțină ordine. Am reglat grandeea velastraiului trinchet în așa fel încît să nu mai fluture ca un steag în vînt și am ajustat scota. Am trecut o parîmă pe scondrii spinakerilor și pe balansinele și fungiile respective pentru a face să înceteze zbîrnîitul vîntului printre ele. Am terțarolat din nou vela mare, am ridicat vela de capă cu un picior sau două mai sus, am dat mai jos parîma de învergare și am fixat pe punte un mic suport de care am prins ghiul velei mari. Apoi am schimbat capul cu vînt larg pentru a spori viteza. Mă aflam la $43^1/_2°$S și nu voiam să cobor sub 45°S înainte de a schimba direcția către Capul Horn.

Furtuna a durat șapte zile, cînd mai slabă, dar de cele mai multe ori puternică. Nava înainta repede, dar greu. Uneori acul lochului atingea limita de zece noduri, rămînînd acolo perioade de timp ce-mi păreau lungi, deși, probabil, numărau doar cîteva secunde. Cînd vreo hulă enormă se pornea pe sub suprafața agitată a apei, „Gipsy Moth" începea să salte pe valuri. Din cabină, îmi puteam da seama cînd nava se apropia de un val deferlant. Începea un muget surd iar vîntul creștea brusc cu 10—15 noduri. Apoi nava se înclina deodată în vînt și vedeam apa spumoasă clocotind de-a lungul punții. Întotdeauna hula era destul de mare, asemănătoare cu aceea cînd „Gipsy Moth" a căzut travers la sud de Australia. Și atunci strălucea soarele, la fel ca în această parte tot atît de pustie a apelor antarctice, în care mă aflam acum ; crestele albe ale valurilor străluceau și ele reflectînd lumina soarelui și dînd mării un aspect aproape ireal. Dar mugetul vîntului, înclinarea navei și ruliul erau foarte reale. Eram surprins de violența ruliului care preceda înclinarea navei de partea vîntului și nu-mi dădeam seama

care era cauza. Cred că valul acționa asupra piciorului chilei înainte de a-și aplica efortul asupra părții de deasupra ; din această cauză, nava nu se culca de partea de care te așteptai decît atunci cînd apa lovea partea de deasupra navei.

„Gipsy Moth" s-a comportat bine și n-a căzut travers. În cursul călătoriei spre Australia, în condiții similare, așteptam cu teamă să cadă travers, dar după amenajările executate la Sydney era mult mai stabilă și îmi inspira mai multă încredere. Totdeauna am fost surprins de efectul capătului de chilă adăugat de Warwick Hood. Totuși nu voiam să risc și, ca de obicei, am coborît vela mare cînd vîntul a atins 30 noduri. Stînd în cocpit, deseori am încercat să fotografiez valurile, dar cînd aparatul era pus la punct, nu mai aveam în față priveliștea interesantă pe care urmărisem să o prind pe peliculă și detestam să aștept apariția altei scene deosebite. Și, culmea, îndată ce coboram în cabină, se pornea o serie de valuri interesante.

Cum vîntul devenea din ce în ce mai puternic, nu mă puteam hotărî să cobor sau nu vela mare. Doream să obțin o viteză cît mai mare dar pregetam să iau o hotărîre ; la fel cum într-o cursă oceanică știind că tăria vîntului poate să sfîșie spinakerul, te întrebi totuși dacă poți îndrăzni să-l mai ții ridicat cîtăva vreme. În cazul de față însă situația era mult mai serioasă căci dacă vela mare ceda, arborii erau în pericol. Cînd, în sfîrșit, m-am hotărît, și după ce am coborît vela mare m-am dus în cabină, am avut impresia că iahtul se oprise dar, de fapt, viteza nu se micșorase prea mult, poate de la 7 1/2 noduri la 6 noduri. Ce plăcut era să navighez cu o alură relativ liniștită !

La 25 februarie s-au împlinit patru săptămîni de cînd plecasem de la Sydney. Pînă la sfîrșit, realizînd 1058 mile pe săptămînă, „Gipsy Moth" începuse să atingă o viteză acceptabilă. Mă aflam la 3 350 mile de Sydney și la miezul nopții eram la jumătatea drumului pînă la Capul Horn.

Noaptea de 26 februarie a fost foarte agitată, cu rafale și grenuri de pînă la 40 noduri. Navigam cu velatură redusă, doar cu velastraiul artimon și focul de drum, care părea că ar corespunde situației, deși mersul navei era îngreunat din cînd în cînd din cauza înclinării. Slavă domnului, nu au fost peripeții mai grave. Dis-de-dimineață a intervenit o acalmie, așa că am ridicat vela de capă, întrebîndu-mă însă dacă nu era mai bine să ridic vela mare. Dar nu aveam încredere în durata acalmiei și am hotărît să mai amîn

ridicarea velei mari ; de nenumărate ori, cînd ridicasem vela mare, am regretat că nu lăsasem mai departe şi vela de capă. Pe punte era frig ; mi-am scos la îndemînă veşmintele de iarnă.

Vremea era închisă ; arar se mai ivea cîte un colţ palid de cer albastru şi, din cînd în cînd, un soare spălăcit. Am fost bine inspirat cînd am ridicat vela de capă, căci mai tîrziu vîntul s-a înteţit şi după-amiază s-a pornit o furtună însoţită de căderea rapidă a barometrului. Am coborît focul şi vela de capă, păstrînd ridicat velastraiul trinchet, dar mă gîndeam că poate era mai bine să-l înlocuiesc şi pe acesta cu velatură mai mică, cît timp mai era lumină şi nu se înteţise furtuna.

Noaptea am fost obligat să ies pe punte. „Gipsy Moth" galopa cu velastraiul trinchet ridicat şi cu vîntul mergînd pînă la limita de 60 noduri a anemometrului. La viteza de navigaţie de 6 noduri, cu vînt din pupă, însemna că vîntul avea cel puţin 60 de noduri. Am coborît velastraiul trinchet ; în timpul operaţiei am scăpat capătul fungii, care s-a situat orizontal în bordul de sub vînt, ţeapănă ca un baston. Nu aveam altceva de făcut, decît să aştept pînă cînd vîntul va slăbi şi funga se va lăsa în jos, ca să o pot prinde.

În timpul manevrei am făcut două greşeli. În primul rînd nu ar fi trebuit să las farul provă fără nici o velă ; încă de după-amiază, de la primele semne de înteţire a vîntului, trebuia să ridic focul de furtună terţarolat. Sperasem că viteza va fi în stare să menţină iahtul cu vînt din pupă fără vele pe scondri, dar îndată ce am coborît velastraiul, nava s-a aşezat travers şi a rămas la capă seacă. În al doilea rînd, cînd am coborît toate velele iahtului, ar fi trebuit mai întîi să decuplez paleta cîrmei automate ca să nu fie supusă unui efort prea mare cînd nava îşi schimba brusc capul cu 90°, pe vînt de peste 60 noduri.

Cînd am terminat agitaţia nocturnă, am coborît în cabină şi am devorat felii de pîine prăjită cu fasole fiartă şi o ceaşcă de cacao. Îmi era încă foame, dar nu mă atrăgea nimic din proviziile aflate la bord. Cu tot bocaportul închis, cînd a trecut un val peste punte, apa a inundat podeaua bucătăriei ; am adunat o parte în oala primusului, din păcate însă, puţină. În timp ce ştergeam podeaua, mi s-a părut că vîntul a căzut complet, dar în realitate sufla încă cu 35 noduri ; din cabină nu-mi dădeam seama de realitate. Curînd însă a revenit la 55 noduri şi în perioadele de acalmie parţială aveam impresia bizară a unei linişti aproape complete.

Dimineaţa am recuperat funga velastraiului. Capătul parîmei se prinsese între straiul arborelui din provă, parîma de învergare a

focului de furtună și o carabinieră ; din postul prova am reușit să ajung pînă la capătul prins. Bucuros de recuperarea fungii m-am gîndit să mai ridic ceva velatură, dar am considerat că era suficient să desfac baierele de terțarolare ale focului de furtună. L-am coborît deci în jos ca să execut operația, apoi l-am ridicat și... am constatat că am comis o greșeală. Am uitat să prind scota de colțul de jos, așa că partea căreia îi dasem drumul bătea în vînt. Înainte de următoarea manevră, care consta în a coborî din nou focul de furtună pentru a deplasa scotele, am pus nava în pană. Toate aceste operații au durat timp destul de îndelungat și vîntul n-a slăbit de loc, suflînd tot cu tăria 9, ba chiar mai puternic. Așa că am terțarolat din nou velastraiul de furtună pe care mă preparasem să-l ridic. Apoi am pompat apa din santină, evacuînd-o cu 73 curse de pompă, ceea ce însemna că nu pătrunsese prea multă, cu toate valurile care au spălat puntea. După aceea am examinat cîrma automată. Șurubul și știftul care fixau paleta de ax lărgiseră găuri mari în lemn ; am hotărît să le schimb, dar m-am temut că nu va rezista partea din lemn și nu știam cum să procedez mai bine. Am sperat că va mai dura în aceeași stare. Valurile erau enorme și înverșunate, la fel cu cele pe care le văzusem în filmele despre Capul Horn ale lui Alan Villiers și John Guzzwell.

Astfel am petrecut toată dimineața. O scurtă odihnă, apoi am dejunat, după care am îmbrăcat din nou echipamentul de punte și am ieșit ca să ridic velastraiul de furtună. Pînă una-alta s-a pornit un gren de 45 noduri și am renunțat. La ora 5 după-amiază, din nou m-am echipat ca să ridic aceeași velă, dar îndată ce am ajuns în cocpit, am renunțat iarăși. Din cabină, mi se păruse o perioadă de calm, dar în realitate, vîntul era încă puternic și valurile enorme. Între valuri apăreau văi adînci, iar ruliul era de-a dreptul brutal. Aș fi dorit ca înainte de a se întuneca să mai ridic ceva velatură, căci barometrul urca și speram că în curînd grenurile se vor termina. Dar vremea era încă prea rea. De la ora două după-amiază realizam o medie de 5,8 noduri, avînd ridicat doar focul de furtună (107 picioare pătrate).

La ora 7 era aproape întuneric. Pe asemenea vreme și pe întuneric nu aveam altceva de făcut decît să citesc întins pe cușetă. Nu mi-a fost foame și n-am cinat ; în cabină nici nu prea aveam loc pentru așa ceva. Nu-mi permiteam să aprind mai mult decît un bec ca să nu consume prea mult curent electric și din această cauză atmosfera din cabină nu era prea agreabilă. Nu puteam meșteri sau

gospodări ceva pentru că nava avea mişcări prea violente. Trebuia să fac un mare efort fizic pentru a-mi menţine poziţia corpului şi eram atît de concentrat ca să nu fiu aruncat de colo, colo, încît nu mai eram în stare să întreprind ceva care mi-ar fi solicitat atenţia. Ruliurile, de 60° de o parte şi de 30° de cealaltă, necesitau un mare efort ca să le rezist şi să-mi menţin echilibrul pe picioare. Unele valuri erau de-a dreptul monstruoase. Privind prin bocaportul cabinei, peste parapetul tambuchiului, am văzut o dată venind un val mare şi m-a fascinat într-atît încît nu m-am retras la timp şi m-am pomenit cu o întreagă găleată de apă din cap pînă-n picioare.

Am avut necazuri cu soba de petrol ; vîntul nu lăsa să iasă fumul pe horn. Am găsit un remediu provizoriu, întorcînd apărătoarea hornului în afară, peste tambuchi ; soba a început să funcţioneze bine, aducînd o atmosferă plăcută în cabină.

În timp ce scriam în jurnalul de bord, în ziua de 28 februarie, 8 h 45′ un val puternic a provocat alunecarea paletei dispozitivului de cîrmă automată şi nava a luat-o spre nord, cu velele mascate. Am tras de transmisia adusă pînă în cabină, încercînd să ajut echea, dar nu am reuşit să readuc nava pe direcţia cuvenită. Mai tîrziu am descoperit că transmisia se încolăcise pe o tijă de pe punte. M-am îmbrăcat cît mai repede posibil, am ieşit pe punte şi am făcut manevrele necesare pentru readucerea navei la capul cuvenit şi cu ceva mai mult vînt din pupă decît înainte. Valurile deveneau tot mai mari, adevăraţi monştri, şi „Gipsy Moth" era forţată să navigheze cu vînt din pupă. Cîrma automată nu părea să se fi defectat ; n-am înţeles cum de a rezistat timp de o oră la eforturi. M-am tot gîndit ce era mai potrivit să fac şi pînă la urmă m-am dus la pro-vă şi am coborît focul de furtună, suficient ca să-l terţarolez. Noul cap al navei nu era prea favorabil, dar deocamdată mă interesa, în primul rînd, să scap fără avarii. La arbore, a doua lumină albă de drum era în pană, lucru destul de neplăcut, căci nu mai aveam lumină pentru manevre pe punte. Nu aveam nici un proiector etanş ; cele două luate la plecare se epuizaseră şi la Sydney nu am putut procura altele.

Două ore mai tîrziu marea era tot atît de agitată. M-am întrebat dacă era prudent să strîng vîntul la 20° ca să iau un cap mai favorabil dar mi-am spus că o oră sau două de direcţie mai bună nu aveau prea mare importanţă ; totul era să ajung la ţintă. De două ori cîrma automată a scăpat de acţiunea unui val care a făcut să

pivoteze pupa, obligîndu-mă, de fiecare dată, să aduc nava la cap. Am notat în jurnal :

„Nu vreau să supun cîrma automată la un efort mai mare decît este strict necesar. Dacă se defectează, va fi foarte greu s-o repar, în afara pupei, pe astfel de vreme."

Seara, scriam :

„Am aşteptat degeaba vreme mai bună ; hule mari cît dealurile se năpustesc deasupra navei, dar din fericire pantele lor nu sînt prea abrupte. Deasupra hulei, marea este încă destul de agitată şi din cînd în cînd «Gipsy Moth» este pe jumătate culcată. Ultima dată am crezut că farfuriile şi celelalte vase vor zbura din rafturile lor. Aş dori să stabilesc un cap mai favorabil, dar cred că e mai înţelept să mai aştept. Dacă se năpusteşte un val mai violent este mai bine să fiu cu vînt din pupă, chiar dacă nu sînt exact la drum."

Navigam la 30° vînt din pupă ; aş fi dorit să viu cu încă 30° mai în vînt, dar mi-era teamă să nu cad travers pe valuri.

13

Spre Capul Horn

Furtuna nu se mai liniştea. În cele şapte zile cît a durat am parcurs doar 1 115 mile şi mai aveam încă 3 000 mile de străbătut pînă la Capul Horn. La sfîrşit ajunsesem să ridic la bord doar focul de furtună, redus la 60 picioare pătrate ; mă întrebam dacă nu voi păţi la fel ca Drake, care, după ce a trecut de strîmtoarea Magellan a navigat timp de trei săptămîni mînat de vînt din nord-vest.

În timpul celor şapte zile de furtună, cea mai mare viteză de vînt pe care am înregistrat-o a fost de 67 noduri. Valurile se schimbau mereu. Cel mai ameninţător a fost unul stîrnit de un ultim gren înverşunat : părea un cortegiu de talazuri abrupte năvălite asupra navei şi purtînd pe creste vîrtejuri ameninţătoare. Atunci am înţeles rostul poruncii date, uneori, de căpitanii cliperelor, timonierilor, de a nu privi înapoia navei. Unele valuri păreau văi, altele, dealuri în mişcare. „Gipsy Moth" s-a comportat destul de bine, nu a căzut travers. Îi acceptam înclinările bruşte de 60°, dar nu pot spune că îmi făceau plăcere. La un moment dat am crezut că vesela va zbura de pe rafturi. Vrînd să folosesc găleata cu gunoi, cînd am deschis uşa dulapului în care o ţineam, s-a răsturnat împrăştiind pe podeaua cabinei un amestec îngrozitor de coji de ouă, de resturi de cartofi şi de frunzuliţe de ceai opărit.

Ştiam că pe o asemenea mare agitată „Gipsy Moth" nu avea altceva de făcut decît să alerge dusă de vînt, înfruntînd valurile violente. Mi-era teamă doar să nu întîlnesc vreun ţărm în cale. Am înţeles atunci de ce cliperele preferau să atingă latitudinea Capului Nord din Noua Zeelandă la 300 mile vest de el.

După ce furtuna a încetat, la ora unu, în noaptea de 1 martie, am mărit suprafaţa velică cu 300%. Dimineaţa cerul era senin ;

ici-colo se zărea cîte un nor prevestitor de vreme bună. Marea era încă vălurată ; bîntuia o hulă puternică şi mă menţineam pe punte cu dificultate. Dar am reuşit să descurc scotele şi fungile şi după învergare am ridicat velastraiul mare. Cu velastraiul mare şi cu micul foc de furtună de 60 picioare pătrate, „Gipsy Moth" naviga cu 5½ noduri în direcţia cuvenită. Fără îndoială, ar fi suportat şi o suprafaţă velică mai mare, dar nu eram convins că grenurile încetaseră cu adevărat şi am hotărît să mai aştept cîtăva vreme. Regretam însă că nu folosisem în întregime vîntul şi după o oră m-am echipat ca să ies pe punte pentru a ridica şi vela artimon. Am observat că ultimul ştift de jos, la paleta cîrmei automate se slăbise şi l-am înlocuit ; nu se uzase ştiftul propriu-zis, ci lemnul suportului.

A fost o zi de activitate intensă căci vreme bună însemna o mulţime de treburi pe punte. Apoi doream să coc ceva mai multă pîine. Am pregătit maiaua şi m-am dus imediat să fac observaţia la soarele de la amiază. Cînd m-am întors, maiaua nu crescuse de loc. Am frămîntat totuşi aluatul şi l-am pus la crescut, dar degeaba ; am aruncat totul peste bord şi am luat-o de la început. Era primul meu eşec ca brutar. Al doilea aluat, preparat din făină integrală australiană, s-a copt admirabil şi pîinea a fost delicioasă.

Iată cîteva extrase din jurnal :

„1 h 30'. Tocmai acum m-am întors de pe punte, unde am făcut tot felul de treburi : lampa portativă am transportat-o înainte, la arborele principal, pentru a-mi fi mai uşor să lucrez ; coborît focul de drum — alungirea fungii a făcut operaţia mai uşoară ; schimbat cheia de lanţ răsucită la focul de furtună ; montat scotele focului ; ridicat focul de furtună. Întors în cocpit, mi-am dat seama că suprafaţa velică era de pe atunci prea mare şi că, în orice caz, va fi sigur prea mare cam peste o oră, aşa că am luat lampa portativă şi am coborît velastraiul mare. După operaţie, «Gipsy Moth» navighează tot atît de repede şi diferenţa de confort este enormă ; la 6 noduri, jos în cabină am impresia că nava nici nu mişcă. Este foarte interesant să obţin o viteză cît mai mare, dar în această parte a călătoriei trebuie să primeze cruţarea eforturilor. Deşi combinezonul impermeabil este o operă de artă, sînt mai ud pe dinăuntru decît pe dinafară ; aproape un pahar întreg de transpiraţie s-a condensat în interior. Îmi erau ude şi mînecile flanelei, gulerul cămăşii şi fularul. Acum să cinez.

7 h 50′. Coborît vela de furtună şi ridicat vela mare. Cu vînt din pupă această manevră este acum mult mai uşor de executat ; nu cere un efort herculean, dar este stimulantă asemenea unei raite prin Hyde Park [1] dimineaţa, înainte de micul dejun.

19 h 10′. Ceaţă, burniţă, aproape ca în Atlanticul de nord. De la ora 5 dimineaţa sînt harnic ca o albină. Am încercat să opresc infiltraţia de la piciorul cuşetei. Apoi am avut de furcă cu schimbările de vele, una după alta, cu înfăşurările şi punerea velelor în huse şi a trebuit să reglez funcţionarea cîrmei automate. Care va fi, în continuare, situaţia vîntului ? Sper că nu se va schimba din direcţie contrară şi va sufla dinspre est, adică drept din faţă.

22 h 10′. Legătură bună prin radio ; am transmis toate mesajele. Grea muncă !

22 h 30′. Noapte neagră ca tuciul. Aproape acalmie. Anemometrul înregistrează vînt de 5 noduri, dar vîntul real cred că este de circa $2^1/_2$ noduri.

4 martie, 11 h 55′. Profit de vîntul slab ca să astup cu vopsea infiltraţiile de la piciorul cuşetei şi de pe punte, la postul provă. Reparaţiile au un aspect foarte urît ; nu am talent de vopsitor, dar sper că s-au curmat infiltraţiile. Sînt plin de pete de vopsea pe haină ; cu greu am reuşit să le scot cu petrol lampant. Dacă ajung cel puţin să descopăr *cauza* infiltraţiilor, voi reuşi apoi să le colmatez cu straturi groase de vopsea.

14 h 13′. A zburat un albatros la zece picioare de pupă ; i-am aruncat resturi ; pare că i-au plăcut grozav. Am terminat provizia de unt proaspăt. Reparaţia cusăturii executată la velastraiul artimon pare că rezistă. Navigaţie agreabilă, mare destul de calmă şi vînt suficient. Numai de ar ţine.

19 h 7′. Profit de vînturile slabe pentru a pune în ordine diverse lucruri în compartimentele de sub punte. Astfel am verificat şi completat apa la acumulatoare (a fost necesară foarte puţină). Încărcat complet acumulatoarele. Inspectat rezervorul de apă dulce pentru răcirea motorului (în regulă). Pus în stare de funcţiune comanda direcţiei. Mutat bateriile lochului într-o cutie Tupperware pentru a le menţine uscate. Ajuns cu facerea ordinei la sertarele din bucătărie, care sînt pe listă de la 7 februarie !

20 h 40′. Continuat încercarea de a centra cîrma automată ca să funcţioneze mai bine. Pe vînt slab, velastraiul artimon com-

[1] Parc întins (158 ha), în cuprinsul Londrei. — *N. T.*

plică lucrurile ; vîntul se schimbă mereu, trecînd de la înteţiri, aproape la calm.

5 martie, 0 h 45′. Semnalul de alarmă, în caz de abatere de la direcţie, funcţionează bine, dar emisiunile lui nu sînt plăcute cînd dormi ! Nu am ce face, *c'est sa raison d'être !* [1] Sînt în dilemă : în prezent nava are capul la 155° (sud-sud-est, adică la 40° faţă de direcţia cuvenită), aproape travers pe vînt. Dacă navighez cu vînt din pupă, nu este suficient de puternic ca să acţioneze cîrma automată. Să cobor velastraiul artimon ? Cred că da, căci în această situaţie cîrma automată ar putea menţine nava aproape cu vînt din pupă. Pentru moment, nu este cazul să umblu după viteză.

1 h 30′. Voi vedea dacă făcînd voltă situaţia va fi mai bună. Important este ca nava să-şi continue drumul fără să se mascheze velele, cu vînt aproape travers, în timp ce cu vînt din pupă, în această situaţie de aproape calm, este probabil că se va opri. Să încerc totuşi.

2 h 25′. Am coborît şi strîns velastraiul artimon ; aş dori să-l trec în celălalt bord, dar vîntul este încă prea slab şi anemometrul nici nu indică direcţia. Mai bine să aştept pînă ce vîntul îşi declară intenţiile. Noapte calmă, foarte întunecoasă, cu excepţia unei părţi de cer senin, jos, spre sud-est. Am uitat să notez că am pus în pană.

3 h 50′. Bine că nu am ridicat din nou velastraiul artimon. Acum am ajuns aproape cu vînt strîns şi nu ar fi fost de loc potrivit. Plouă.

6 h. Pentru a doua oară în noaptea aceasta semnalul de alarmă m-a trezit, cînd nava s-a abătut cu 45° de la direcţia cuvenită, din cauza virării vîntului ; acum suflă cam din nord-est şi s-a înteţit la 15 noduri. Plouă.

10 h 55′. Noaptea trecută am dormit cu intermitenţe ; dar am terminat cu un ultim şi binevenit somn, de la 8 h 30′ pînă la 9 h 40′. M-am trezit cu vînt din nord-est, de tăria 6. Apoi, la lucru, mai întîi am coborît vela mare şi am aşezat ghiul în suportul său. Cum velele ridicate erau prea multe pentru a naviga cu vînt strîns, am coborît velastraiul mare şi în locul lui am ridicat velastraiul de furtună. Ploaie fină sau burniţă, vreme închisă. Vizibilitate redusă, cer acoperit 10/10. *Sper* că nu va mai sufla din nou spre nord.

[1] În franceză, în original : pentru asta este făcut ! — *N. T.*

11 h. Este timpul să iau micul dejun, cu toate că la ora 3 noaptea am mîncat pîine prăjită cu fasole fiartă și cu o ceașcă de cacao fierbinte.

12 h 30′. Plouă încă zdravăn, dar cerul pare pe cale de a se lumina ; soarele este acoperit doar cu un strat subțire de nori. După vopsitoria de ieri, cred că în postul din pro vă se strînge mai puțină apă, cu toată ploaia și stropii produși de navigația cu vînt strîns ; nici nu a fost nevoie să sifonez. Vopseaua albă scoate în evidență fisurile ; am să mai dau un rînd de vopsea pe deasupra, peste toate crăpăturile apărute.

16 h 10′. Vîntul a căzut. Este momentul să ridic vela mare, dacă briza nu se decide să bată din altă direcție. La naiba ! Trebuie să mă grăbesc ; peste 50′ am programată o convorbire prin radio și vreau să dejunez înainte.

16 h 38′. Am ridicat vela mare.

17 h 23′. N-am avut noroc să obțin legătura prin radio cu Buenos Aires sau cu Inspecția britanică din Antarctica. Probabil că distanțele sînt încă prea mari. (Nici nu am vreme să stau ore întregi ca să prind legătura, așa cum ar face un operator care n-ar avea altceva de făcut).

6 martie, 1 h 25′. Am încercat să reduc izbiturile și pocniturile scripeților și parîmelor, provocate, cred, de hula peste care navighez. Fiecare creastă de val maschează velele și înclină nava.

7 h 40′. M-a trezit semnalul de alarmă, indicînd abaterea de la direcție ; presupun că ne-am abătut cu 45° spre sud-est față de direcția cuvenită. Cum sînt în zonă de aproape calm și nu pot interveni eficient, mai bine să moțăi. Ceva mai tîrziu însă, cînd am aruncat o ochire somnoroasă la compasul de control de deasupra cușetei, am constatat că aveam capul spre nord-est, cu vînt din pupă. M-am repezit pe punte ca să aranjez velele cum trebuie, dar vîntul n-are destulă putere ca să acționeze paleta cîrmei automate. Cred că azi nu voi bate nici un record de viteză.

14 h 30′. După trei ore de calm din timpul dimineții, s-a întețit un vînt din est, atingînd tăria 6. Goneam spre Polul Sud, așa că am executat voltă, crezînd că vremea va fi favorabilă unei schimbări a direcției vîntului, așa cum s-a întîmplat acum două-trei zile cu un vînt din est. De fapt, de cînd am executat volta, vîntul a și virat cu 10°. Astăzi nu m-am simțit în apele mele, dar o oră de somn la amiază mi-a redat dispoziția. Nu mă pot lipsi de rația mea de somn. Am să beau un păhărel, apoi am să dejunez.

16 h 45′. Azi nu prea mi-a mers bine. Eram la mijlocul dejunului cînd m-am pomenit că s-au mascat velele. Am ieşit îmbrăcat şi am readus nava la cap. Ploaia violentă mi-a udat leoarcă pantalonii şi pantofii de cabină. Apoi vîntul s-a înteţit pînă la 30 noduri, aşa că am coborît velastraiul mare. Dar numai cu focul şi vela artimon, nava nu mai înainta ; m-am îmbrăcat din nou şi am ridicat velastraiul de furtună. Acum vîntul a încetat aproape complet ; «Gipsy Moth» înaintează ca o mîrţoagă, abia dacă face o jumătate de nod. Aş vrea să ridic din nou velele coborîte, dar mai întîi am să dejunez. Cred că sîntem în centrul unei slabe depresiuni locale.

17 h 20′. După zona de calm «Gipsy Moth» îşi menţine singură direcţia, cîrma automată fiind decuplată cu capul în direcţia cuvenită, adică spre vest şi cu o viteză de trei noduri. S-o forţez ? Am să termin macaroanele şi apoi mă voi apuca din nou de treabă.

18 h 45′. Ori ziua de azi, ori vremea îşi bat joc de mine. Chiar adineaori am ridicat velastraiul mare în locul celui de furtună. Mă aşteptam să se repete grenul de după prînz, dar vîntul s-a schimbat brusc de la est la nord-vest. Nava părea înţepenită pe loc, aşa că am ridicat şi vela mare. Nici nu am ajuns înapoi în cocpit, că vîntul a virat cu 40° şi acum navigăm cu vînt mare, larg, mai mult din nord. Toată ziua am avut de furcă cu velele şi nu am ajuns la nici un rezultat. Ceaţă şi burniţă. Vizibilitate 500 yarzi. Am chef încă de un păhărel ; ştiu că asta îmi aduce întotdeauna un necaz şi sînt sătul să mă tot reped alarmat pe punte. Dar la urma urmei..."

Singurul lucru pe care-l doream într-adevăr erau o noapte liniştită şi un somn zdravăn ; la ora 8 p.m. m-am culcat şi am adormit îndată. Dar rachiul tot nu s-a lăsat ! La ora 9 p.m. m-a trezit o furtună puternică ; am fost obligat să mă scol ca să reduc repede din vele. M-am îmbrăcat din nou atent, mai ales să-mi iau impermeabilele, căci ploua cu găleata ; pe punte apa şiroia ca un rîu. Am avut mult de lucru. Mai întîi am coborît vela mare, apoi, pe rînd, vela artimon şi focul de drum, după care am ridicat focul de furtună, rămînînd ridicaţi doar acesta şi velastraiul mare. M-am culcat din nou sperînd să dorm, dar judecînd după un val care chiar atunci a izbit nava, precedat de un muget de vînt, am înţeles că mă aştepta o noapte agitată.

„7 martie, 3 h 35′. Mă întreb dacă e cazul să cobor velastraiul mare şi să navighez cu vînt din pupă, sau să las această velă ridi-

cată şi să mă întorc în direcţia vîntului ? 5,4 noduri nu este o viteză grozavă. Mă îngrijorează valurile care lovesc travers, dar sper că nu vor fi atît de mari încît să mă facă să şavirez.

7 h 25'. M-am înşelat. Vîntul a slăbit de la 35 la 25 noduri ; acum e nevoie de mai multă velatură şi rău aş fi făcut dacă la 3 h 30' coboram velastraiul mare. Barometrul coboară regulat cu 3/8 milibari pe oră ; cred că prevesteşte un vînt puternic. Ce velă să ridic ? Ultima dată am dormit bine, dar încă nu m-am săturat de somn, aşa că prefer să ridic vela de capă în locul velei mari.

8 h 30'. Am montat ghiul în suportul său şi am ridicat vela de capă. N-am avut dificultăţi ; doar saulele şi parîmele s-au agăţat în mai multe locuri (ca de obicei). Am fost foarte bine inspirat ridicînd vela de capă. «Gipsy Moth» pare a-şi reveni în fire. Cred că realizează o viteză mai mare decît cea înregistrată de loch, cel puţin 6 3/4 noduri, faţă de 5 1/4 arătate pe cadran. Nu am înţeles de unde provine diferenţa, dar mi-a venit ideea să verific bateriile dispozitivului Harris : sînt aproape descărcate. Din această cauză, viteza este subestimată, cred însă că distanţele parcurse sînt corect înregistrate. N-am stabilit poziţia navei timp de trei zile. Pentru ieri am executat doar dreapta de înălţime a soarelui. Dacă m-aş fi grăbit, aş mai fi obţinut încă o dreaptă de înălţime şi aş fi stabilit poziţia, dar pînă mi-am scos aparatul din cocpit, soarele s-a ascuns din nou în nori. Am ridicat vela artimon terţarolată, ameliorînd astfel viteza şi direcţia. Nu am încă chef să gonesc spre sud-est, către Capul Horn.

15 h. Ura, a apărut soarele ! Îndată, viitorul îmi pare mai zîmbitor ! De-a lungul orizontului, în vest, ceaţa din care am ieşit pare un enorm fum alb produs de un incendiu. Am schimbat focul de drum cu cel de furtună. Este o plăcere să navighezi în direcţia vîntului, dar nu se înaintează atît de repede ca travers pe vînt.

19 h 20'. După trei zile fără stabilirea poziţiei prin observaţii la soare, am estimat poziţia cu o eroare de 21,5 mile mai spre nord.

22 h 20'. Am coborît atît vela artimon cît şi focul de drum. Dacă vîntul slăbeşte, sînt în deficit de velatură, dar cînd începe un gren, pe o navă ca «Gipsy Moth» cea mai potrivită manevră este de a reduce velatura. Grenurile aduc curenţi variabili ; uneori aceştia continuă şi devin mai violenţi. De astă dată vîntul şi-a schimbat brusc direcţia cu 40° ; s-au pornit trei valuri enorme, primul la schimbarea vîntului, apoi încă două. Primul val a înclinat nava la peste 65° şi situaţia aceasta a durat atît de mult, încît m-am întrebat din ce motiv nu se mai putea redresa. Am tot aşteptat ca nava să re-

vină la poziție normală. Am ieșit cu greu, din cauza înclinării, din scaunul cu suspensie cardanică și am pornit spre cocpit să văd ce se întîmplase. Acum voi mai face o nouă observație la soare, dar mai întîi voi termina un rest de supă minestrone [1], pe care îl păstram într-un termos.

8 martie. La 4 h 15′ am pus în pană. La 4 h 30′ s-a crăpat de ziuă. Marea este mai liniștită și vînturile bat aproape din pupă, pe cînd înainte erau aproape continuu dintr-un bord. (Mai tîrziu, continuam a nota în jurnal). Am fost trezit pe la ora 7 de cîteva valuri mari care lovesc, mai bine-zis se năpustesc asupra navei cu o violență aproape periculoasă. M-am sculat fără tragere de inimă, m-am îmbrăcat și am ieșit să văd dacă era nevoie să intervin cu ceva, dar pînă m-am pregătit și am ieșit pe punte, afurisitele de valuri păreau că și-au terminat seria. Acum erau aceleași ape antarctice obișnuit de agitate, cu vînt de 35 noduri. Părea o succesiune de grenuri cu ploaie, fiecare producînd cîteva enorme valuri puternice. Viteza navei varia de la 4 pînă la 8 noduri. Uneori, în cabină liniștea este atît de desăvîrșită încît mă uit afară să văd dacă nu cumva nava s-a oprit. Am profitat de o apariție nu prea lungă a soarelui pentru a face observații ; din cele șase executate, nu am fost sigur de nici una. Din cauza valurilor mari orizontul nu este vizibil decît din timp în timp, cîteva secunde și trebuie să acționez foarte rapid. Voi trasa rezultatele pe hîrtie milimetrică, avînd astfel posibilitatea să stabilesc care sînt, probabil, eronate, eliminîndu-le pe cele grosolan greșite. Noaptea trecută am mîncat ultimul măr și am găsit primul grepfrut stricat. Mi-e teamă că nici ouăle nu se vor păstra. Vîntul a smuls dispozitivul meu preferat de semnalizare vizuală a direcției vîntului : o panglică din țesătură subțire care flutura în vînt agățată de partea inferioară a tijei paletei cîrmei automate. Obișnuiam ca în timpul zilei s-o privesc de nenumărate ori din cabină fără a mai fi nevoit să ies în cocpit ; am regretat mult pierderea ei deoarece nu numai că îmi arăta tăria și direcția vîntului din apropierea suprafeței apei, dar cînd nu flutura în aceeași direcție ca paleta dispozitivului, puteam deduce cît de mare era sarcina asupra cîrmei automate după unghiul de diferență respectiv.

21 h 30′. Cred că este inutil să mă culc devreme și că ar fi bine să nu mă dezbrac de loc. După cum era de așteptat, iată și grenul — 30 noduri — însoțit de cîteva valuri enorme. Suprafața velică

[1] Supă conservată, groasă, din legume, cu fasole, fidea, macaroane și diverse ingrediente. — *N. T.*

ridicată este acum prea mare pentru tăria vîntului ; nava se înclină la 35° și chiar mai mult cînd valurile deferlante se sparg într-un bord. Un asemenea val s-a abătut cînd mă aflam în cocpit și am observat categoric că vîntul mugea și își mărea viteza înainte de sosirea valului ; era, desigur, efectul deplasării aerului de către masa de apă. Am să dau gata o cutie cu supă conservată și apoi am să trag un pui de somn (sper, cel puțin !)."

Cînd vîntul se schimba, eram obligat să dorm cu intermitențe. Patru ucenici de la atelierele Kelvin Hughes au confecționat pentru mine un dispozitiv de semnalizare a abaterii navei de la direcție ; era montat deasupra cușetei, de unde emitea un zgomot groaznic cînd vîntul se schimba cu 45°. De exemplu, în noaptea precedentă, m-a trezit de trei ori și de fiecare dată am fost obligat să îmbrac echipamentul de punte ca să ies și să schimb sau să ajustez velele. Nopțile de smoală și zorile cenușii, cețoase, cu burniță mi-au amintit de Atlanticul de nord.

„9 martie, 11 h 40'. Întrerup micul dejun pentru a reduce din vele ; puntea de sub vînt intra prea des sub apă, a cărei năvală impunea navei un efort inutil. Am coborît velastraiul trinchet și focul de drum și am ridicat în schimb focul de furtună ; deci au mai rămas ridicate numai vela de capă și focul de furtună. Zi senină, soare strălucitor, dar vînt puternic de pînă la 40 noduri și cîteva valuri furioase. Schimb drumul cu 20°, cu rezultate mai satisfăcătoare.

12 h 45'. Am reluat micul dejun după o întrerupere pentru executarea unei observații la soarele de amiză. După cîteva minute cerul este aproape acoperit ; am fost bine inspirat întrerupînd micul dejun.

Realizarea zilnică, 179 mile. Este a patruzecea zi de mare ; am parcurs 5 083 mile și mai am încă 1 604 pînă la Capul Horn. În ultimele șase zile am ținut drumul direct spre Capul Horn ; mă aflu acum la 47°8' latitudine sudică, adică cu 311 mile mai la sud, spre Pol, decît Capul Horn. Azi dimineață m-am îmbrăcat de iarnă : cămașă de lînă, indispensabili lungi și șosete groase, dar la soare mi-a fost cald și sub impermeabilul etanș m-am copt de căldură, stînd la prova. Diseară am să beau o cană de apă de mare ca să previn durerile la picior.

10 martie, 5 h. Nu-mi amintesc ca «Gipsy Moth» să fi navigat vreodată atît de liniștit, aproape fără înclinare, realizînd în opt ore

o viteză medie de 7,4 noduri (maximum ce poate atinge în condiții de navigație confortabilă). Nici n-am avut de ce să ies din cocpit. Numai de-ar dura ! (Scriam apoi mai tîrziu). La 8 h 15' am executat o observație la soare, destul de greu din cauza norilor plumburii, a valurilor înalte care ascund orizontul și a stropilor ce aburesc sextantul și ochelarii. Șase observații la soare au durat 17 minute. Le-am trecut apoi pe hîrtie milimetrică, căci mi se păreau nesigure, dar am constatat că față de media estimată, cea mai mare diferență nu depășea 4′ (echivalent cu 4 mile).

14 h 12′. Am necazuri cu motorul. Demararea lui a devenit din ce în ce mai dificilă. Astăzi a pornit numai după vreo douăsprezece tentative, dar nu accelera. În sfîrșit, a ajuns la 400 de rotații pe minut și au fost necesare 14 minute, cu admisia complet deschisă, pentru a atinge această rotație. S-ar părea că s-a defectat pompa de carburant. Am să citesc instrucțiunile, dar va fi greu s-o repar pe aceste valuri agitate, cu vînt care a pornit să șuiere cu furie.

15 h 30′. Cînd vîntul începe să șuiere și anemometrul înregistrează pînă la 40 noduri este momentul să reduc din vele și să mă prepar pentru o rafală. Am întrerupt dejunul și am coborît vela de capă."

Începeam să mă obișnuiesc cu sistemul sălbatic al vînturilor din Oceanul Atlantic. Puteam prevedea cu destulă precizie cum se va comporta vîntul mai departe. Iată un extras din jurnal, la data de 11 martie :

„Am pus rămășag că vîntul va continua să vireze. Am reglat velele și cîrma automată pentru un cap la 36°, la nord de drumul către Capul Horn. Apoi m-am culcat și am dormit admirabil pînă la ora 7 p.m., fără a fi obligat să ies din cușetă. Am cîștigat rămășagul ; acum nava urmează un cap la mai puțin ca 10° de Capul Horn după ce toată noaptea a realizat o medie de 7,1 noduri."

La 10 martie, cînd am calculat poziția, am constatat că mă aflam doar la 175 mile de locul unde generalul de brigadă Miles Smeeton, soția sa Beryl și John Guzzwell s-au răsturnat cu nava „Tzu Hang", la 14 februarie 1957. Este intersant de remarcat că acest punct se află destul de departe de Capul Horn, la 1 200 mile ; apele antarctice sînt primejdioase pe toată întinderea lor, nu numai în vecinătatea imediată a Capului Horn. Dacă privești un glob pămîntesc, înțelegi de ce acolo valurile sînt altfel decît în oricare altă parte : acolo valurile înconjură globul pămîntesc și violența

lor nu este stăvilită de nici un țărm. Din această cauză, chiar în zilele calme, hula este enormă ; forța vîntului nu este oprită de nici un obstacol.

Extrasele din jurnalul de bord dau o imagine destul de completă a vieții zilnice pe „Gipsy Moth" : eforturi fără sfîrșit pentru a obține un cît mi bun randament de navigație, pentru a prevedea toanele vîntului și mării, pentru a ajuta nava în bătălia ei cu aceste ape enorme și pustii. Uneori am avut noroc ; de exemplu în problema motorului. Providența a fost de partea mea. Tot gîndind care ar putea fi cauza defectării, am ajuns la concluzia că atunci cînd foloseam motorul la încărcarea acumulatoarelor și nava sălta pe marea agitată, pe semne că pătrundea aer în circuitul carburantului. Am hotărît să elimin din tot circuitul orice pungă de aer, ceea ce însemna să demontez pompa de carburant, pompa de injecție, filtrul etc. Aici a intervenit providența, asigurîndu-mi o zi neașteptat de calmă ; chiar în aceste condiții, operația a fost de lungă durată. Pompa de injecție se afla de partea inaccesibilă a motorului, cu vizibilitate numai prin ajutorul unei oglinzi, după ce mă strecuram pe lîngă cușetă, în spatele motorului, pînă sub cocpit. Acolo, culcat pe o parte, puteam ajunge cu mîna la pompa de injecție, dar ca să o văd îmi trebuia o oglindă. Condițiile de muncă erau atroce, fiind obligat să stau cu capul mai jos decît picioarele ; am lucrat o dimineață întreagă și în cele din urmă am avut satisfacția de a vedea motorina curgînd prin țevile de alimentare. Acum circuitul carburantului era în regulă — dar motorul nu mergea bine. Deodată mi-am dat seama că nu putea fi decît o singură cauză : supapa de reglare a debitului nu funcționa. Anume, la oprirea motorului, în loc de a se deschide automat, rămînea înțepenită la închis. Din cauza acțiunii corozive a apei de mare arcul care trebuia s-o deschidă nu mai acționa, căci ruginise. Îndată ce am deschis cu mîna supapa, motorul a demarat normal. Profitînd de calm m-am ocupat de tot felul de treburi și nu am mîncat nimic pînă tîrziu după amiază ; aveam însă satisfacția de a fi descoperit defectul și de a-l fi reparat — excelent aperitiv pentru a deschide pofta de mîncare. Am profitat mai departe de calm ca să coc ceva mai multă pîine, operație pe care bănuiam că nu voi mai fi în stare s-o fac decît după ce voi fi dublat cu bine Capul Horn. Deși ziua a fost remarcabil de calmă, totuși pînă la ora 5 p.m., adică în trei ore, „Gipsy Moth" a realizat o medie de 7 7/8 noduri.

Pe drumul spre Capul Horn am primit o vizită neașteptată foarte plăcută. Într-o noapte mă aflam pe puntea laterală cu o lampă portativă în mînă, cînd mi-a atins fața un obiect moale și cald, nu rece ca o parîmă sau un aparat : era un petrel orbit de lumina lămpii. L-am prins și l-am așezat la adăpost în cocpit ; după ce am terminat lucrul, l-am pus pe punte la pupă, de unde putea să zboare sau să se așeze pe apă, după plac, cînd stingeam luminile. Petrelul este cea mai puțin domestică viețuitoare din cîte cunosc, deși blîndă și delicată și cu obiceiuri dintre cele mai interesante. Nu este agresiv, se cocolește în mînă și ușor îl poți ține în pumn.

M-am întristat teribil a doua zi dimineața cînd am găsit petrelul mort în cocpit. Probabil că după ce am intrat în cabină s-a întors de pe punte în cocpit ; mă tem că a fost rănit de ceva ; sper că nu l-am călcat cumva cu piciorul, mi-aș fi dat desigur seama.

Obsedat de gîndul furtunilor de la Capul Horn am luat măsura de precauție de a fixa traversele de lemn la bocaportul din provă ; traversele mi le făcuse Alan Payne la Sydney. Considerînd ca și mine că un bocaport mare și greu, slab fixat, constituie un pericol potențial pe mare agitată, el a prevăzut acele traverse.

Luni, 13 martie, am realizat o performanță zilnică frumoasă, de astă dată calculată între două stabiliri de poziții precise. Din păcate, ziua respectivă a fost scurtă de numai 23 ore, căci am avansat ceasornicele cu o oră pentru a compensa 15° longitudine cîștigate spre est. Realizarea a fost de 191,500 mile în 23 de ore, adică o viteză medie de 8, 326 noduri, la care în 24 de ore corespundeau 199,826 mile parcurse ; chiar dacă ziua n-ar fi fost mai scurtă cu o oră, tot îmi mai lipsea aproape o cincime de milă ca să ajung la cele 200 mile pe zi, cifră pe care doream atît s-o realizez. Mă obseda realizarea acelor 200 mile !

Mai aveam acum încă 937 mile pînă la Capul Horn. Încă cinci zile ca ultima mi-ar fi ajuns ! Eram foarte emoționat.

O notă amenințătoare în șuieratul vîntului prezice o noapte grea : începe prin înfruntarea unei rafale din nord-est, de 45 noduri. La ora 3 notam în jurnal : „Tocmai am avut parte de un val serios de travers". Nu puteam evita loviturile suferite de navă decît dacă mă îndreptam spre sud. Știam că mai puteam naviga încă 150 mile spre sud înainte de a pătrunde în zona aisbergurilor. În ultimele cinsprezece ore vîntul s-a schimbat, virînd cu 30°. Dacă în următoarele cinsprezece ore va mai vira încă cu 30°, în caz că eram

antrenat prea departe spre sud aveam, la nevoie, posibilitatea de a face volta pentru a evita zona gheţurilor, chiar cu riscul de a mă îndepărta de Capul Horn. Cu alte cuvinte erau mijloace ca să evit de a fi prins ca într-o capcană. Ajuns la această concluzie am coborît velastraiul trinchet şi am întors nava cu vînt din pupă, cu capul spre sud.

„În comparaţie cu situaţia dinainte, mi se pare că mă aflu pe o pajişte, la ţară", notam în jurnalul de bord, „deşi capul este acum aproape sud-vest ; sper însă că nu va dura mult timp. Am primit în cocpit un duş zdravăn, dar excelentul impermeabil cumpărat la Sydney n-a lăsat să pătrundă apa. Căpătasem prostul obicei de a mă susţine cu mîna de arborele artimon, la nivelul capului, aşa că atunci cînd mă izbea un val în această poziţie, apa pătrundea direct prin mînecă ; de astă dată mi-am amintit la timp şi am lăsat braţul în jos. Suflă un vînt nesuferit... ; apa scursă de pe impermeabil şi cea pătrunsă prin bocaport se împrăştie pe podeaua cabinei, care se alege cu o spălătură bună ; altminteri n-ar fi avut parte."

N-am navigat prea mult timp spre sud ; la ora 8 marea s-a liniştit, vîntul a căzut, aşa că am reuşit să înaintez strîngînd vîntul la 60°. Ploua continuu, vizibilitatea era redusă. În cabină toate lucrurile erau ude ; picura apă din ele. Înaintam încă, şi poate prea spre sud, dar mai aveam timp să mă menţin pe această direcţie încă 30 de ore, fără să depăşesc limita sudică pe care mi-o fixasem. Mîinile îmi erau îngheţate şi am băut cu plăcere un rom fierbinte cu lămîie.

După amiază, la 17 h am ridicat vela mare. Am făcut o socoteală că în ultimele douăzeci şi patru de ore am ridicat douăsprezece vele. Mi se părea că au trecut secole de cînd, forţat să navighez dus de valuri, mă îngrijoram să nu ajung printre aisberguri ; în realitate, nu trecuseră decît paisprezece ore. La mijlocul nopţii, acalmie, ceaţă atît de deasă, încît pătrunde în suluri, în cocpit. Mă aflam la 54° latitudine sudică şi la 750 mile distanţă de Capul Horn. Curioasă lipsă de vînt pentru această zonă !

Ardeam de nerăbdare. Speram să dublez Capul Horn fără furtună, dacă se mai menţinea vremea bună, aşa cum era la 15 martie, cînd mai aveam numai 700 de mile de parcurs. Am căutat să profit la maximum de vremea bună, luînd toate măsurile pe care le soco-

team folositoare, executînd toate manevrele şi lucrările necesare pe punte. Era prea frumos ca să dureze şi într-adevăr lucrurile s-au schimbat.

Marţi, 16 martie, am reuşit să stabilesc poziţia, prima dată după trei zile şi după 390 mile de navigaţie.

Notam în jurnal : „Am fost mîndru ca un curcan, constatînd că eroarea poziţiei estimate a fost numai de 3 mile, ca distanţă şi de 2,5 mile, ca direcţie. Sper că voi obţine un rezultat atît de bun dacă se va întîmpla să rămîn înţepenit trei zile în strîmtoarea Drake, fără posibilitatea de a executa o observaţie la soare ; acolo însă curenţii sînt foarte violenţi."

Seara am reuşit, în sfîrşit, să obţin legătura radio cu Buenos Aires. Mesajul meu a fos recepţionat de Robert Lindley, corespondent al ziarului „Sunday Times". Robert mi-a spus că Staţia antarctică britanică din insulele Falkland a recepţionat, de asemenea, mesajul meu, dar nu am putut stabili legătura cu ea. Iată un extras din jurnalul de bord :

„Sînt extenuat, dar foarte bucuros de mesajul transmis. Curios că atît Buenos Aires cît şi insulele Falkland mă aud atît de clar, în timp ce eu nu-i aud decît foarte slab. Înţeleg abia o cincime din ce spun. Am realizat că Staţia antarctică britanică îmi semnala că nu există gheaţă la nord de latitudinea 67° sud. Presupun că se referă numai la vecinătatea Capului Horn, nu la locul în care mă aflu acum ; în orice caz, vestea este foarte bună."

La 17 martie scriam în jurnal :

„Ce bine dacă la Capul Horn s-ar menţine condiţiile prezente : mare plată, navigaţie plăcută, aer înviorător, soare strălucitor. Cred că niciodată nu am degustat cu atîta plăcere micul dejun : grepfrut, cartofi prăjiţi în unt şi ouă jumări cu condimente, urmate de două felii din cea mai bună pîine integrală, marca «Gipsy Moth», cu unt şi marmeladă. Festinul s-a încheiat cu o cafea fierbinte."

Vremea părea mediteraneană, dar nu era cazul să-mi fac iluzii, mă aflam totuşi în apele antarctice. Cam la două ore după acel minunat mic dejun am avut un semn care m-a pus în alertă : am

zărit un gren negru înaintînd în vînt, pe cer senin și mare albastră. Din fericire m-a ocolit.

Simțeam o nerăbdare crescîndă și trasam neîncetat, pe grafic, parcursul. Era un mers într-adevăr fără griji. Puteam naviga mai repede, ridicînd un foc mai mare, dar asta însemna să-l scot din postul prova, să-l car prin cabină și toaletă pînă în cocpit, apoi să-l duc pe punte, căci bocaportul din prova era acum blocat cu traversele lui Alan Payne. N-am avut chef să mă înham la o asemenea treabă ; de altfel, în această zonă a apelor antarctice, după o perioadă de aproape calm sau de curent slab din est, întotdeauna urmează rafale de vînt. M-am hotărît să rămîn cu velele așa cum se aflau.

De mai multe săptămîni eram în întrecere cu soarele, sperînd să reușesc a dubla Capul Horn înainte ca el să treacă de ecuator în drumul său spre nord, adică înainte de echinox. Cînd mai aveam de parcurs 442 mile pînă la Capul Horn, soarele se găsea la 1°21′ sud de ecuator, adică la 81′, corespunzînd cu 81 mile marine și se deplasa spre nord cu 1′ (o milă) pe oră. Navigam cu 5 1/2 mile pe oră și știam că dacă mențin această alură cîștigam asupra soarelui cam cu 3,5 mile.

Mă interesau mult maiestuoșii albatroși întîlniți prin acele locuri ; erau întocmai cum mi-i imaginasem, cu totul deosebiți de cei din specia mai puțin arătoasă pe care am văzut-o pe drumul spre Australia. Unul dintre ei, enorm cînd avea aripile deschise, se obișnuise să-i dau resturile de la bord. I le păstram și le înghițea cît ai clipi, încercuind apoi în zbor apropiat nava, mai cerînd parcă. Cred că resturile meselor mele vegetariene îl decepționau. În apropiere de Capul Horn au apărut cîțiva prioni, păsări ce trăiesc prin preajma balenelor. Nu le mai văzusem de multă vreme ; sînt păsările drăguțe, plăcute la privire, grațioase și vioaie, rotindu-se ca rîndunelele. Dar preocuparea de nădejde erau treburile curente. Iată un extras din jurnal :

„Mi se pare că-mi bat joc de mine însumi agitîndu-mă atît de mult cu velastraiul artimon ; îmi aduce numai necazuri, mai multe chiar decît un spinaker. În unele cazuri ajută enorm la obținerea vitezei, dar alte ori pare hotărît să-mi dea numai bătăi de cap. Adineaori, de exemplu, am avut o încăierare cu el, timp de două ore, tot din cauza nerăbdării de a menține o viteză cît mai mare. Am început prin a ridica velastraiul artimon ; n-a vrut de loc să

acționeze, căci vîntul s-a schimbat îndată. Atunci l-am coborît, l-am pus în husă și l-am aruncat în postul pupă. N-am apucat să termin că vîntul s-a și schimbat și, examinînd situația, am constatat că sînt condiții ideale... tocmai pentru velastraiul artimon! Încruntat, mă hotărăsc să-l ridic din nou și scoțîndu-l din husă încep manevra de ridicare. Cîtva timp s-a comportat bine, dar curînd vîntul capricios a început din nou să-i facă festa. Cîrma automată nu reușea să mențină nava cîtuși de puțin aproape de drumul cel bun".

În acea noapte (17 martie) la 22 h 25', înainte de a mă culca, am scris în jurnal un fel de discurs funebru pentru ziua respectivă :

„Iată-ne întorși la punctul de plecare. Timp de 5 ore am încercat fără succes să reglez mersul navei cu ajutorul velastraiului artimon. Cred că este o problemă de echilibru ; cînd totul este reglat pentru un vînt de 5 noduri, dacă vîntul se întețește pînă la 12 noduri, nava deviază cu 90°. Pînă la urmă m-am lăsat păgubaș ; vreau să dorm puțin, așa că am coborît această velă afurisită. Cel puțin acum se pare că nava își menține capul. Noapte bună !"

Noaptea aceea a fost memorabilă și din alt punct de vedere : am dormit în pijama.

A doua zi, sîmbătă 18 martie, eram agitat ca un elev în ajunul vacanței. Cu tot vîntul capricios și cu toate necazurile avute cu velastraiul artimon, cu o zi înainte realizasem o performanță destul de bună, 163 mile ; mai rămîneau deci încă 302 mile pînă la Capul Horn, bătrînul căpcăun de nave. Mă aflam numai la 100 mile de Noir Island, situată la ieșirea din Canalul Cockburn, unde Joshua Slocum a avut de furcă cu Milky Way [1]. Insulele Diego

[1] Milky Way este denumirea unui grup de stînci și insulițe stîncoase în largul arhipelagului Țara de Foc, la nord-vest de Capul Horn. În martie 1869, în cursul primei sale călătorii solitare în jurul lumii la bordul sloop-ului „Spray", Joshua Slocum, după ce a ajuns în Oceanul Pacific străbătînd strîmtoarea Magellan, a fost respins înapoi spre Capul Horn de o rafală violentă de vînt. A petrecut o noapte îngrozitoare printre stîncile și brizanții din zona Milky Way. În cartea sa *Sailing Alone Round the World (Solitar pe un velier în jurul lumii)*, el descrie astfel cele întîmplate : „A fost cea mai teribilă aventură maritimă din viața mea. Dumnezeu știe cum am scăpat, eu și nava !" Apoi adaugă : „Marele naturalist Darwin a privit acele locuri de pe puntea lui „Beagle" și a scris în jurnalul său : „După ce a văzut Milky Way, orice pămîntean va avea coșmaruri timp de o săptămînă". Ar fi putut adăuga : „și orice navigator". — *N. A.*

Ramierz, spre care mă îndreptam, se aflau la 249 mile. Căutam neapărat să fac o observaţie la soare ca să-mi verific poziţia, dar cerul era acoperit şi nu erau perspective să reuşesc ; ţineam totuşi sextantul la îndemînă, în cocpit. După-amiază, am încercat să captez radiofarurile Ushaia sau Punta Arenas, singurele care îmi puteau fi de folos la stabilirea poziţiei, dar n-am reuşit. Am reluat încercările după ora şapte seara şi am obţinut un relevment de la Punta Arenas. Am bănuit însă că era greşit : mă situa la capătul vestic al strîmtorii Magellan ! Alt relevment a fost încă mai curios, mă situa la est de Capul Horn ! Am descoperit, în sfîrşit, frecvenţa radiofarului de la Punta Arenas ; era cu totul diferită de cea din *Manualul Amiralităţii britanice* ; dimineaţa am făcut o nouă tentativă de a verifica poziţia. Iată cum se încheie jurnalul de bord din ziua respectivă :

„Am reglat semnalul de alarmă să sune dacă nava se abate cu 45° de la drumul urmat. Voi încerca să dorm cît mai mult în noaptea aceasta, căci mîine voi avea o zi grea, printre insulițele şi stîncile Milky Way".

14

Dublez Capul Horn

Cercetările pe care le-am întreprins asupra relatărilor şi jurnalelor de bord ale vechilor navigatori pentru pregătirea călătoriei mele, m-au dus la concluzia că regiunea Capului Horn are o reputaţie unică printre mările şi oceanele lumii, dăinuind încă din clipa cînd a fost cunoscută, adică din ziua în care Drake a ajuns la concluzia că există o trecere între Capul Horn şi Insulele South Shetland, care astăzi îi poartă numele : strîmtoarea Drake.

Capul Horn este o insulă, mai precis, extremitatea unei insule, o stîncă masivă cam de 1 400 picioare înălţime situată la punctul de contact dintre apele Oceanelor Pacific şi Atlantic, la capătul cel mai sudic al Americii de Sud. De unde i se trage această teribilă reputaţie ? Am încercat să răspund în cartea mea *Along the Clipper Way*.

„În zonele australe, denumite Forties şi Fifties, adică între latitudinile 40 şi 60°S, vînturile dominante suflă din vest şi în general sînt destul de puternice. De exemplu, în largul Capului Horn, primăvara, într-o zi din patru şi vara, într-o zi din opt, suflă vînt cel puţin de tăria 8. În general, vîntul este leneş, nu se încumetă să escaladeze un lanţ de munţi întîlnit în cale, dacă poate să-l ocolească. America de Sud este străbătută de unul dintre cele mai mari lanţuri de munţi din lume : Anzii. Aceştia barează vînturile din vest pe un front de 1 200 mile, de la 35° S pînă la Capul Horn. Întreagă această forţă de vînt se îngrămădeşte ca-ntr-o pîlnie în strîmtoarea Drake, între Capul Horn şi insulele South Shetland, situate la 500 mile spre sud. Vînturile dominante din vest, care se scurg prin această deschidere, se întîlnesc cu micile cicloane turbionare şi violente, coborîte din Anzi. Procesul are loc şi în sens contrar, cu

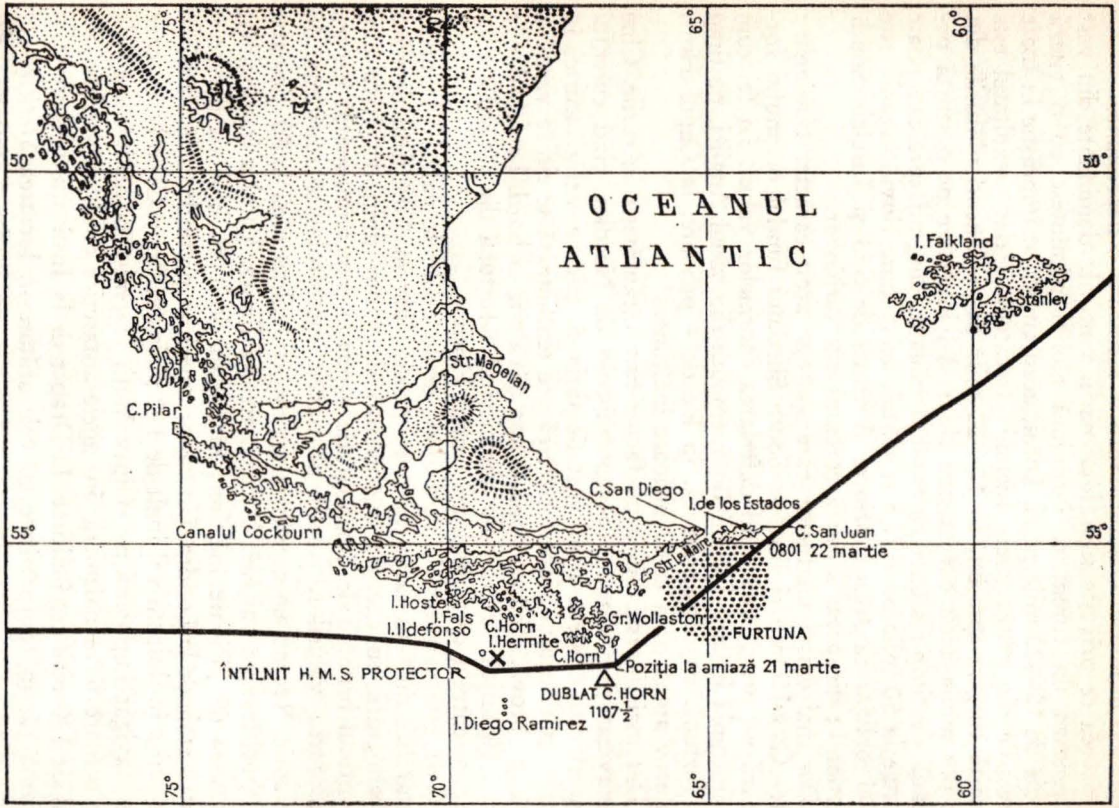
vînturile din est care, deşi mai rare decît cele din vest, încep să sufle cînd în nordul Capului Horn se formează o depresiune.

În ceea ce priveşte suprafaţa mării, vînturile dominante din vest antrenează un curent ce înconjură globul pămîntesc cu o viteză medie de 10—20 mile pe zi. Local, acest curent se împrăştie în toate direcţiile din cauza unei furtuni trecătoare, dar rezultatul este această curgere spre est, cu 10—20 mile pe zi. Uneori vînturile din est pot anula acest curent, sau chiar să-l inverseze pe o scurtă perioadă de timp ; atunci curentul dominant, curgînd spre est, poate ajunge la 50 mile pe zi. Ca şi vîntul, acest mare fluviu oceanic este şi el obligat să treacă printre America de Sud şi Insulele South Shetland ; din această cauză curentul este turbionar.

Dar mai există un factor care sporeşte acest caracter turbionar : între Capul Horn şi Insulele South Shetland fundul oceanului formează un prag, provocînd deferlarea enormelor valuri. La fel cum se întîmplă în largul plăjii Bournemouth din sudul Angliei, pe timp de furtună, cu deosebirea că, în loc de 4 picioare, la Capul Horn valurile ajung pînă la 60 picioare înălţime.

Dar mai intervine încă un factor care înrăutăţeşte lucrurile. Cine a navigat prin Canalul Solent dincolo de Needles, cînd curentul mareei este contrar unui vînt de tăria 6, ştie ce valuri scurte, în trepte, pot rezulta ; iahtul pare că are tendinţa să se ridice vertical, cînd pe pupă, cînd pe pupă şi apa năvăleşte la bord. La fel, dar la scară gigantică, se întîmplă atunci cînd o furtună din est suflă contrar curentului care dublează Capul Horn.

Care este mărimea la care ajung acolo celebrele valuri ? În apele antarctice nu s-au făcut măsurări precise, dar în Atlanticul de nord oceanografii au executat măsurători de valuri timp de cîţiva ani. Institutul britanic de oceanografie a pus la punct un aparat pentru măsurarea valurilor, folosit pe navele meteorologice staţionate în Atlantic. Recent, un asemenea aparat, cu cadran pînă la 60 picioare, a înregistrat un val care întrecea această limită. Valul a fost estimat că avea 69 picioare înălţime, mai înalt decît un bloc cu parter şi patru etaje de la Londra. Un vapor american pretinde că în Pacificul de sud a întîlnit un val înalt de 112 picioare. Brian Grundy, cu care am navigat împreună pe «Gipsy Moth II» mi-a povestit că se afla pe o mare navă balenieră în apele antarctice cînd au întîlnit un val de 120 picioare înălţime. L. Draper de la Institutul oceanografic afirmă că, în conformitate cu cele arătate în lucrarea *Statistics of a Stationary Random Process (Statistica unui proces staţionar ale-*


OCEANUL
ATLANTIC
I. Falkland
Stanley
Str. Magellan
C. Pilar
C. San Diego
I. de los Estados
C. San Juan
0801 22 martie
Canalul Cockburn
Str. le Maire
I. Hoste
I. Fals
I. Ildefonso
C. Horn
I. Hermite
Gr. Wollaston
FURTUNA
C. Horn
Poziția la amiază 21 martie
ÎNTÎLNIT H. M. S. PROTECTOR
DUBLAT C. HORN
1107 1/2
I. Diego Ramirez
75°
70°
65°
60°
50°
55°

Capul Horn

atoriu), dacă înălțimea medie a unui val este de 30 picioare, atunci există probabilitatea ca un val din 300 000 să ajungă la de patru ori acea înălțime, adică la 120 picioare".

Mă îndoiesc că Drake a văzut cu propriii săi ochi Capul Horn. Există două relatări despre călătoria lui, una a preotului Francis Fletcher de pe velierul „Golden Hind", alta a unui pilot portughez, Nuño da Silva, pe care Drake l-a capturat pe o navă abordată în largul Insulelor Capului Verde în prima parte a călătoriei. Se pare că da Silva l-a însoțit de bună voie pe Drake, stimulat doar de atracția unei aventuri în mările necunoscute ale sudului ; pe ceilalți captivi Drake i-a eliberat, numai da Silva rămăsese cu el. Studiind ambele relatări ale lui Fletcher și da Silva, și deducînd din ele drumul parcurs de Drake, am ajuns la convingerea că nu s-a apropiat niciodată de Capul Horn. El a fost împins spre vest-sud-vest timp de 14 sau 21 zile (relatările sînt evazive în ceea ce privește durata), apoi s-a întors pe aceeași cale timp de șapte zile, îndată ce furtuna din nord-est s-a calmat. El a ajuns la Insulele Diego Ramirez, unde a ancorat la o adîncime de 20 fathomi, la o distanță de țărm de cît bate pușca. După cum indică *Admiralty Pilot*, în apropierea coastei de est a uneia dintre insule, există un loc de ancorare cu fund nisipos la o adîncime de 16 fathom. Sînt convins că Drake nu a văzut niciodată Capul Horn, dar a descoperit Insulele Diego Ramirez și pe baza hulei puternice care pătrunde acolo, venind din Atlantic cînd suflă furtuna din nord-est, el a dedus că există o trecere din Oceanul Atlantic în Pacific.

Mi-am propus să trec printre grupul Insulelor Diego Ramirez și cel al Insulelor Ildefonso și să dublez Capul Horn pe la 40—50 mile spre sud. Urmăream să păstrez o oarecare distanță de acest cap pentru a evita un fenomen asemănător cu cel care se întîlnește în dreptul promontoriului Portland Bill, de pe coasta engleză a Canalului Mînecii ; cu cît treci mai aproape, cu atît mai agitate sînt valurile, în special cînd vîntul suflă contra mareei. Curentul de apă întîlnește obstacolul constituit de acel promontoriu și este obligat să accelereze ca să treacă de el ; în plus, fundul este ca un prag mai înalt, ceea ce mai sporește încă accelerația curentului, deoarece aceeași cantitate de apă este forțată să treacă printr-un loc în care adîncimea este redusă la jumătate. La Capul Horn condițiile sînt absolut la fel, doar că marea agitată se prelungește spre sud cu 40 mile în loc de 6 mile ; vîntul de 40 noduri de la Portland Bill

produce valuri înalte de 6 picioare, în timp ce în largul Capului Horn vîntul de 80 noduri produce valuri de 60 picioare înălțime.

La miezul nopții de sîmbătă spre duminică — 18—19 martie — mă apropiam de țărm; mă aflam la 134 mile distanță de Insulele Ildefonso și la 157 mile de Insulele Diego Ramirez. Coasta cea mai apropiată era la intrarea în Canalul Cockburn, loc devenit celebru cu prilejul călătoriei solitare a lui Joshua Slocum; pînă acolo mai erau 75 mile spre nord, nord-est. De 40 de ore barometrul scădea continuu. M-am dus în cocpit ca să cercetez dacă se zărește țărmul. Ploua torențial; pînă la 100 yarzi distanță de navă valurile mari, învolburate, străluceau fosforescent. Valul de etravă era de un alb strălucitor, chila lăsa în urmă, sub apă, un siaj lucind ca o cometă, lung de 50—100 picioare. În aceste condiții era un mare noroc dacă vedeai țărmul de la 300 yarzi. Dacă în timpul zilei se vedea atît de greu coasta, mă gîndeam cu teamă la ce se putea întîmpla noaptea. În cazul în care vremea continua să fie tot atît de rea, nu aveam nici o perspectivă să pot stabili poziția și, dat fiind curenții atît de puternici din partea locului, nu puteam pune mare bază pe cea stabilită cu o zi înainte. Nu aveam încredere în pozițiile stabilite și neverificate de la trecerea pe lîngă promontoriile Sydney-ului; se putea prea bine ca în observațiile mele la soare să fi comis o eroare sistematică... Dar nu trebuia să-mi fac gînduri negre; ca și pînă atunci, trebuia să am mai departe încredere în felul cum reușesc să conduc navigația.

Am avut însă noroc: în dimineața următoare, la 9 h 22′ am reușit să fac o observație la soare. Mă aflam la circa 40 mile sud-vest de cele mai apropiate stînci din largul Țării de Foc, la 77 mile vest de Insulele Ildefonso și la 148 1/2 mile de Capul Horn.

Departe, spre nord se vedea un strat masiv de nori, negru la bază și am dedus că se sprijinea pe coamele munților Darwin din Țara de Foc. Nu zăream coasta, deși cel mai apropiat uscat se afla la numai 50 mile. Eram confruntat cu o problemă extrem de importantă: ce drum să urmez? Continuînd la 78°, ca pînă atunci, ajungeam la Golful Duff și Insula Morton, la 15 mile nord de Insulele Ildefonso. Puteam oricînd să pun în pană, căci vîntul se întorsese de la nord-vest. Dacă țineam capul spre Insulele Ildefonso, deci și spre Capul Horn, care se afla aproape în aceeași direcție cu ele, ajungeam la aceste insule peste unsprezece ore, adică la 22 h noaptea, la trei ore și jumătate după căderea nopții. Era riscant, căci dacă ploua sau ningea, nu puteam zări țărmul. Dar dacă mă depărtam de

Insulele Ildefonso, dădeam peste arhipelagul de insulițe stîncoase Diego Ramirez, situate numai la 22° spre sud de Insulele Ildefonso. Insulițele sînt nelocuite cea mai mare parte a anului și nu există nici un far pe ele.

Era cert că ajungeam la insule numai după întunecare. În vecinătatea Capului Horn curenții erau puternici. Pe vreme bună fac pînă la 22 mile pe zi, pe vreme rea ajung la 50 mile, indiferent de direcție. Poziția stabilită dimineața la 9 h 30' părea exactă, dar păstram încă o îndoială în privința preciziei navigației după soare, fără verificare cu reper terestru de 6 575 mile, străbătute de la plecarea din Sydney. (Eram încă sub impresia acelei erori de calcul din cauza căreia ajunsesem la faimoasa performanță zilnică de 217 mile). Puteam evita ambele grupe de insule punînd în pană și ținînd capul pe sud-est, pînă în zori ; era o tactică de siguranță, dar însemna un ocol destul de mare, cu care nu mă împăcam de loc. Am încercat să combin o cale de mijloc care să mă ducă în condiții de siguranță printre insule.

La amiază, vîntul și-a schimbat brusc direcția ; „Gipsy Moth" a pus capul spre nord-est, așa că am pus în pană. Apoi soarele a apărut printre norii groși, dîndu-mi posibilitatea să fac o observație cu sextantul și să verific astfel latitudinea, spre marea mea mulțumire. Abia am terminat calculele și am decis care era cel mai convenabil cap de urmat, cînd, în cîteva secunde, vîntul a virat în sens contrar, de la nord-vest la sud. După numai cîteva minute s-a transformat într-o puternică furtună de tăria 9. Am coborît pe rînd vela mare, focul și velastraiul trinchet. Am ridicat focul de furtună, care s-a dovedit a fi suficient. Am notat în jurnal : „Aș vrea să verific afirmația că după o schimbare de vînt, urmează în mod cert o bună vizibilitate." Pînă atunci menținusem capul drept către Insulele Ildefonso ; am hotărît însă că venise momentul să schimb drumul și să pun capul la jumătatea distanței dintre cele două grupe de insule. Prin aceasta vîntul a devenit puțin înainte de travers, așa că am ridicat și velastraiul de furtună, pe lîngă focul de furtună. În ultimele două ore barometrul se ridicase brusc cu 6 1/2 milibari. Speram că vîntul nu se va întoarce din sud-est, ceea ce mi-ar fi creat mari dificultăți. Noaptea, la 21 h, vîntul slăbise cu intermitențe pînă la 15 noduri, intercalat cu rafale de pînă la 36 noduri. Am ridicat un velastrai mai mare, dar cu numai două vele la provă ; între grenuri viteza scădea la patru noduri. Eram însă

decis să păstrez velele ridicate pînă cînd scăpam de apropierea acelor ţărmuri, atît de reputate prin puternicii lor curenţi descendenţi de aer.

În şapte ore, pînă la miezul nopţii, barometrul s-a ridicat cu 9 1/2 milibari. Întunericul nu mai era atît de profund, puteam deosebi cerul de apele mării.

Dacă erau corecte calculele mele trebuia să trec la 18 mile sud de insulele Ildefonso, iar în zori, pe la 12 mile nord de grupul Diego Ramirez. Era atît de întuneric încît nu folosea la nimic să stau de veghe ; am reglat dispozitivul de alarmă să semnalizeze dacă direcţia vîntului se schimba apreciabil şi am pus un ceasornic să sune în zori. Apoi mi-am impus să am încredere în calculele mele şi m-am dus să mă culc. Am stat cîtva timp întins în întuneric, în timp ce nava înainta în noapte. Îmi făceam socoteala că eram mai bine aşezat cu capul spre partea de unde putea veni pericolul, decît pe „Gipsy Moth III", unde poziţia în cuşetă era cu picioarele spre provă ; teama era însă aceeaşi. Ce se întîmpla dacă „Gipsy Moth IV" se lovea de o stîncă ? Izbitura puternică de rocile învălurate ar fi sfărîmat-o ? Dacă aveam timp să ajung pînă la barca de salvare amarată la mijlocul navei, puteam oare s-o dezleg pe întuneric, apoi să găsesc cilindrul cu gaz ca s-o umplu ? Pînă la sfîrşit am adormit tun.

Zorile începeau la ora 5. Dimineaţa era rece, cenuşie. Vîntul virase din nou spre sud-vest şi barometrul nu mişca. Nu se zărea nimic, în nici o parte a orizontului, ceea ce era normal. Marea era destul de calmă. Spre deosebire de planul meu iniţial de a trece pe la 40 mile sud de Capul Horn ca să evit zonele agitate din vecinătatea acestuia în caz de furtună, am decis totuşi să mă îndrept direct spre Capul Horn. Am ieşit să ridic vela de capă. După ridicarea acestei vele, schimbarea direcţiei către nord-est însemna că încep drumul de întoarcere acasă ; momentul a fost emoţionant. Mă aflam atunci la 40 mile distanţă de Capul Horn.

Ieşind în cocpit am fost mirat zărind un vapor în apropiere doar la o jumătate de milă. Cred că largul Capului Horn este ultimul loc din lume unde te poţi aştepta să întîlneşti o navă ! Revenit din stupoare mi-am dat seama, după culoarea în întregime cenuşie, că era vorba de o navă de război, probabil H.M.S. [1]

[1] Her Majesty Ship : Nava Majestăţii Sale. — *N. T.*

„Protector". La prima vedere apariția navei mi-a părut ireală, dar gîndind mai bine, am ajuns la concluzia că cei de pe navă au captat noaptea trecută mesajul meu prin radio către Buenos Aires, prin care relatam că îmi propuneam să trec pe la mijloc, printre cele două grupe de insule, navigînd orbește în timpul nopții. Așa că nava de război nu avea decît să se plaseze la mijloc, între cele două grupe de insule și dacă eu calculasem exact drumul trebuia neapărat să ne întîlnim. Am coborît în cabină și am chemat prin radio nava H.M.S. „Protector", pe frecvența de 2 182 kc. A răspuns imediat ; am anunțat că voi relua legătura după ce aveam să ridic vela de capă.

Îndată ce am terminat cu vela, am coborît în cabină ; am reluat convorbirea cu „Protector", care a durat mai mult decît credeam, pentru că auzeam foarte greu ce spunea operatorul. Eram necăjit deoarece de obicei auzeam clar stații situate la 7 000 mile distanță. Am luat micul dejun pe îndelete după care am scris în jurnal, am studiat harta, am decis tactica de urmat etc. În acest timp un val enorm a trecut peste iaht umplînd cocpitul pe jumătate cu apă ; golirea a durat 15 minute. Pînă ce am terminat micul dejun, vîntul s-a ridicat la 40 noduri. La ora 9 am ieșit pe punte și am coborît atît vela de capă cît și velastraiul trinchet, lăsînd numai focul de furtună. Cînd tocmai am terminat lucrul de punte, un val enorm a obligat nava să pivoteze, adică să cadă travers. Noroc că eram pe punte. Am decuplat cîrma automată și am readus nava la drum. Pentru a executa operația, m-am urcat în picioare pe bancheta din cocpit ca să mă feresc de apa strînsă acolo. Am aruncat o privire împrejur : deodată am zărit, foarte bine, Capul Horn. Ieșea din mare ca un con de gheață neagră. Spre nord-vest se profila, cenușie, la orizont, Insula Hermite.

La 10 h 43′ scriam în jurnalul de bord :

„Mă aflu desigur la est de bătrînul Cap Horn, dar nu pot face un relevment decît dacă ies în cocpit. La urma urmei, poate că va fi mai bine, mai ales că încă nu am dezbrăcat echipamentul de punte. Vîntul tot mai suflă cu peste 50 noduri."

La 11 h 15′ am executat un relevment la Capul Horn și constat că l-am depășit. Cum în ultimele cinci ore și un sfert am parcurs 39 mile, deci cu o viteză de 7,4 noduri, probabil că l-am dublat la 11 h 7,5′. Pentru moment nu am avut nici timp, nici chef să mă țin de calcule. Înainte de a ajunge la Capul Horn a

început mugetul obișnuit al vîntului crescînd în intensitate și marea a devenit repede din ce în ce mai agitată. Cred că sînt îndreptățit să afirm că toate se datorau faptului că am trecut doar pe la 7 1/2 mile sud de Capul Horn. Am început să simt că mă încolțește răul de mare cu obișnuita repulsie față de orice activitate. Nu doream decît să fiu lăsat în pace de orice și de oricine. Blestemam nava „Protector" că mă urmărea, mai ales cînd am observat că se menținea perfect la orizontală, încît puteai juca biliard pe punte [1].

Tocmai atunci și-a făcut apariția și o drăcie de avion ! L-am blestemat : nici la Capul Horn nu mai poți spera să găsești puțină singurătate ! Apoi avionul îmi stîrnea temeri ; nu-mi dădeam seama de ce, dar un vechi aviator are un simțămînt, aproape un instinct, care îl prevestește, de obicei, de ce se va întîmpla în acel zbor. Aveam impresia că acesta va cădea în mare și mă întrebam cum naiba voi reuși să-i salvez echipajul ? Am încercat să-mi imaginez ce manevre de salvare ar trebui să execut ; gîndurile îmi erau însă învălmășite de răul de mare și am respirat ușurat cînd a dispărut în depărtări [2].

[1] Se pare însă că „Protector" nu era chiar așa de imobil cum credeam. La bord se afla Michael Hayes, corespondent al Agenției Reuter, care a scris următorul reportaj publicat într-un număr special al periodicului „Football Monthly" : „De pe puntea zgîlțîită de valuri a navei H.M.S. «Protector» din Marina regală engleză, avînd misiunea de patrulare pe limita ghețurilor, priveam, la o distanță de 400 yarzi, un spectacol înspăimîntător. Valurile verzi translucide, adevărați munți și văi de ape, se ridicau, se rostogoleau și se prăbușeau cu înspăimîntătoare violență. Un vînt de 50 mile pe oră biciuia valurile, le smulgea crestele albe și împrăștia o brumă înghețată. Norii plumburii acopereau soarele, estompat la orizont și se învolburau pe cer atît de jos, încît aveam impresia că-i puteam atinge cu mîna. Termometrul arăta 43° F (circa 6° C), dar vîntul de gheață pătrundea ca un cuțit prin costumul meu de lînă confecționat special pentru Antarctica și fața îmi era biciuită de stropi sărați." — *N. A.*

[2] De fapt era un avion tip „Piper Apache", cu care Murray Sayle de la „Sunday Times", Clifford Luton și Peter Beggin de la B.B.C. (Radioteleviziunea britanică) au pornit în întîmpinarea lui „Gipsy Moth IV". Avionul era pilotat de căpitanul Rodolfo Fuenzalida, fost aviator în Aviația militară chiliană. În ziarul „Times" din 21 martie, Murray Sayle a publicat următorul reportaj :

„Zborul pentru descoperirea și fotografierea lui Francis Chichester și a navei sale în cel mai periculos punct al călătoriei a fost o experiență grandioasă. Am decolat de la Puerto Williams, mică bază navală chiliană, care este cel mai sudic punct locuit al continentului american.

În timp ce avionul se înălța pentru a găsi o deschidere în munții de pe insula Hoste, cea mai mare din grupul insulelor Capului Horn, am avut o priveliște superbă. Ghețari verzui coborau de pe crestele înalte, acoperite cu zăpadă, ale

La 10 minute după amiază notam în jurnal : „Am vrut să fac pe deșteptul (așa cum deseori am obiceiul) și am încercat să îndrept nava să înainteze aproape cu vînt la travers, cu scopul de a lua direcția nord sub vîntul coastei." Socoteam că mergînd spre nord voi fi protejat în fața vîntului de Insula Capului Horn și de celelalte insule aflate mai la nord de aceasta. Dar marea n-a părut încîntată de această manevră și un val enorm a umplut cocpitul pe jumătate cu apă, udîndu-mă din cap pînă în picioare. Am fost nevoit să-mi schimb veșmintele și să readuc nava la capul inițial. Mă mențineam chiar pe limita de vînt a vîrtejurilor de la Capul Horn și din această cauză vîntul era mai puțin puternic.

Treptat însă, vîntul a virat contrar, încît am putut să mă apropii de direcția dorită, către Isla de los Estados. Din păcate, vîntul schimbîndu-se din nord-vest nu mai profitam de protecția coastei și după plecarea navei „Protector" (la o oră și jumătate după amiază) valurile luau formele cele mai înverșunate întîlnite în cursul călătoriei.

Cînd „Protector" a început să se depărteze, a ocolit pe la prova nava și m-a lăsat pradă unui simțămînt dezolant de vid și de abandonare. În situația mea, întîlnirea scurtă cu o navă plină de oameni era mai mult penibilă decît singurătatea absolută : îmi apărea evidentă izolarea, realizam imposibilitatea de a fi ajutat în caz de

munților Darwin, pînă în apele antarctice. Trecînd pe lîngă insula Capului Horn, am văzut piramida cenușie a acestuia bătută de valuri imense și asaltată de brizanții care se iveau din cînd în cînd prin perdeaua ploii.

La sud de Capul Horn valurile se îndreptau spre est în lungi brazde verzi, cenușii și albe. Deasupra treceau nori negri mînați de furtună și la distanță de o milă sau două, în față, ploaia îmbina norii cu marea, formînd o barieră neagră, impenetrabilă, către Polul Sud.

Întîi am reperat nava H.M.S. «Protector», care se balansa pe valurile puternice în tovărășia iahtului «Gipsy Moth». Apoi am deslușit clar carena smălțuită cu sare a navei înaintînd în ambardee peste valuri. Pilotul nostru, căpitanul Rodolfo Fuenzalida, ne-a coborît pînă la o distanță de 60 picioare deasupra mării, unde bruma stropilor de apă sărată s-a așternut pe parbrizul avionului. Am avut totuși timp să-l zăresc pe Chichester în cocpit ; părea că-și prepara cu calm schimbarea direcției pentru lunga călătorie spre nord, de întoarcere acasă.

Pilotul nostru a clătinat aripile avionului în chip de salut, la care Chichester ne-a răspuns cu o fluturare de mînă. «*Muy hombre !*» a exclamat pilotul, în traducere liberă, «strașnic om !»

În timpul zborului de întoarcere am avut de înfruntat puternice vîrtejuri la trecerea munților și un motor ne-a lăsat deasupra Strîmtorii Magellan. A fost un zbor pe care nu m-aș grăbi să-l repet ; dar priveliștea lui «Gipsy Moth», înfruntînd curajos sălbăticia ploii și a mării, ne-a recompensat din plin." — *N. A.*

nevoie. Lucru ciudat, nu aveam nici un sentiment de satisfacție că depășisem Capul Horn ; faptul n-a avut asupra mea un efect mai mare decît toate celelalte treceri pe lîngă alte repere, de la plecarea din Australia.

Chiar înainte de îndepărtarea navei „Protector", marea era destul de agitată ; de cinci ori s-a umplut cocpitul cu apa aruncată de valuri. Mi se părea curios să văd sub apă levierul de reglare a supapei de admisie a motorului și alte aparate accesorii ale acestuia, situate la jumătatea peretelui cocpitului. Dar agitația mării din acel moment nu a fost decît o joacă în comparație cu ce a devenit trei ore mai tîrziu. Cea mai mare viteză de vînt înregistrată a fost de 55 noduri. Nu eram prea sigur de înregistrările aparatului, pe vînturi puternice, dar dacă mai adăugam cele opt noduri viteză realizate de „Gipsy Moth", ajungeam la vînt de 63 noduri, adică de tăria 11. Valurile erau însă mult mai înverșunate decît credeam că ar fi posibil pe un asemenea vînt.

Cîrma automată părea incapabilă să mențină nava la drum ; am ieșit să o inspectez. Cuplajul dintre paletă și safran ieșise din nou din locașul său. Am încercat să înlocuiesc știftul original, dar nu am reușit să găsesc unul potrivit și am improvizat un știft înlocuitor.

Cred că agitația atît de violentă a mării se datora faptului că mă aflam pe marginea platformei continentale ; la cîteva mile spre babord adîncimea era de numai 50 fathomi, iar la cîteva mile spre tribord, de 2 300 fathomi.

Pe la 16 h 30′ au fost vreo două perioade de acalmie, care m-au încurajat enorm. Îmi fusese teamă că voi fi obligat să manevrez toată noaptea, manual, transmisiile cîrmei automate ; era vorba de transmisiile de rezervă pe care le prelungisem pînă în cabină ca să pot ajuta cîrma automată cînd nu mai era capabilă să facă față, în caz de cădere travers a navei.

La 17 h 37′ notam în jurnal :

„Acalmie în toată regula, vîntul nu mai mugește, nici nu mai urlă, are doar 25—30 noduri. Numai de ar dura ! Este parcă un făcut că, întotdeauna în timpul furtunilor îmi piere pofta de mîncare tocmai cînd am nevoie să mă alimentez mai substanțial. După-amiază, după plecarea navei «Protector» am admirat cîteva valuri imense, dar n-am avut nici un chef să le fotografiez ; îngrozitoarea dezlănțuire de forțe ale naturii este redată meschin în fotografii."

Fixasem capul spre nord-est, către extremitatea estică a Islei de los Estados. „Gipsy Moth" naviga repede, deşi era ridicat doar focul de furtună — şi acesta terţarolat — aşa că suprafaţa velică totală însuma doar 60 picioare pătrate, ceea ce era foarte puţin pentru o navă de 18 t. Vîntul se schimbase către sud-vest şi ulterior am aflat că cineva de la bordul navei „Protector" afirmase în momentul cînd s-au despărţit de „Gipsy Moth" că vîntul avea 100 mile pe oră. Cred că era o evaluare eronată, dar după şase ore am fost prins într-o furtună violentă, ca şi cum Capul Horn voia să-mi arate ce era în stare. Anemometrul indica numai 60 noduri, la care se adăugau 6 noduri, viteza navei ajungînd, în total, la cel puţin 66 noduri ; cred însă că rafalele se urcau pînă la 75 noduri, uneori chiar la 85 noduri, adică 100 mile pe oră. Valuri mari mă depăşeau mugind ; crestele lor se rostogoleau din pupă peste mine. Noroc că nava reuşea să alerge înaintea lor. Singurul lucru de care mă temeam era ca nu cumva vîntul să continue să se schimbe din direcţia contrară, iar ţărmul să nu se găsească sub vînt. În acea parte valurile erau mult mai puternice decît în Marea Tasmaniei — unde am şavirat după plecarea din Australia — şi dacă eram obligat să opresc nava şi să stau cu velele coborîte, nu ştiu, zău, ce ar fi urmat. Cea mai rea vreme era la căderea nopţii ; în întunericul crescînd, valurile deveneau înspăimîntătoare ; mărturisesc că-mi era destul de frică [1].

Dar panica n-a ţinut mult. Am coborît în cabină şi m-am culcat. Am dormit cam două ore, pînă la 1 h după miezul nopţii. Am constatat că acumulatoarele lochului se epuizaseră şi le-am înlocuit. Din păcate nu mi-am dat seama că înregistrările distanţei parcurse erau subestimate, fapt care ulterior, a avut urmări serioase. Scriam atunci în jurnalul de bord :

„Ruliul este teribil ; în cabină nu mă pot ţine în picioare. Vîntul este încă destul de puternic, 23—33 noduri în perioadele mai calme."

Barometrul s-a stabilizat. Ar fi trebuit să-mi dau seama că ceva se deteriorase la loch, căci în trei ore n-a înregistrat decît 8,8 mile

[1] În cartea sa *A Gipsy of the Horn*, Clements scrie : „O furtună de iarnă în apropierea coastei este o experienţă care-ţi toceşte nervii. Nu tot astfel se întîmplă la Capul Horn ; acolo nu ai altceva de făcut decît să te stăpîneşti ca să asişti la desfăşurarea unei demonstraţii sublime de forţă". Asemenea aprecieri se pot scrie numai în linişte şi siguranţă, la multe săptămîni după ce ai înfruntat valurile de la Capul Horn. — *N. A.*

parcurse. Toată dimineaţa făcusem, în mod obligator, cam 8 mile pe oră. La ora 22 am făcut un punct estimativ, cu ajutorul distanţei înregistrate de aparat. Menţineam capul la est nord-est ca să trec cît mai aproape de partea răsăriteană a Islei de los Estados. După hartă, conform estimaţiei mele, extremitatea estică a Islei de la Estados se afla la 85 mile înainte, ceea ce însemna că aveam în faţă un spaţiu liber suficient. Navigaţia părea destul de uşoară, aşa încît nu am crezut necesar să-i dau prea multă atenţie.

La 4 h 40′ dimineaţa am pus în pană din cauză că „Gipsy Moth" fusese obligată de vîntul care-şi schimbase direcţia să se îndrepte spre nord, nord-est. Am notat în jurnal : „Mîinile îmi sînt amorţite de frig ; cu greu pot să mă îmbrac sau să scriu". Vîntul sufla încă puternic, cu peste 60 noduri. Am constatat că biata paletă a cîrmei automate se prinsese în pataraţina arborelui artimon şi cu ajutorul unei bucăţi de parîmă am amarat această pataraţină la distanţă. Abia acum am înţeles de ce cîrma automată se comporta neregulat în timpul furtunii ! Am băut un rom fierbinte şi am notat în jurnal :

„Mă simt acum ca o curcă beată, deşi nu ştiu cum se poate chercheli o curcă. Romul a fost straşnic ! Cînd navigăm cu vînt din pupă este linişte ca în biserică, mai ales cînd nava nu este în ruliu. Proviziile sînt, cred, cam pe sfîrşite ; de două zile nu mai iau decît două mese, la care am adăugat cîteva gustări, mai ales lichide : cacao, miere şi lămîie. Bănuiesc că soba cu petrol produce oxid de carbon. Un jet din apa valurilor care spală puntea a pătruns prin coşul sobei şi flacăra s-a menţinut cîtva timp galbenă în loc de albastră. De o zi întreagă mă doare groaznic capul. M-am întrebat dacă nu cumva este de vină soba. Nu reuşesc să fac să funcţioneze tirajul coşului din cauza vîrtejurilor de vînt care suflă din pupă ; fumul este respins în cabină."

La 5 h 30′ nu observam încă nimic în zare, nici chiar cînd s-a crăpat de ziuă ; am stat la pupă avînd ceva de lucru. Mi-a fost foame şi am început să prepar micul dejun. Din întîmplare am privit prin fereastra gheretei cabinei dinspre babord şi... am simţit că mi se ridică părul măciucă şi un fior mi-a trecut prin şira spinării : la 10 mile distanţă se vedea o masă stîncoasă enormă, pe care aproape o depăşisem. Mă aşteptam ca pînă la Isla de los Estados să mai fie încă 35 mile distanţă. Oare în timpul nopţii fusesem împins de curenţi în apropierea Ţării de Foc ? În acest caz, pro-

babil că înaintasem spre Isla de los Estados al cărei ţărm era sub un vînt de 40 noduri. Am executat trei relevmente ale capului pe care „Gipsy Moth" îl dubla ; din calcul am găsit că mă aflam la 7 mile distanţă de el şi că viteza de drum era de 8,8 noduri. De cînd am zărit ţărmul, nu m-am mai mişcat din tambuchi şi am cercetat cu privirea pe deasupra lui. După direcţia în care înaintam, urma să trecem pe lîngă un promontoriu, la 5 mile babord. Am stabilit poziţia. Micul dejun s-a dus pe apa sîmbetei ! Din fericire, soarele s-a ridicat aproape drept înaintea noastră ; o observaţie la soare putea să-mi dea dreapta de înălţime pe a cărei bază aflam în ce loc al coastei eram. Am scos în grabă sextantul şi m-am pus pe lucru. Între timp, mă apropiam din ce în ce mai repede de promontoriu. Colinele coastei se continuau în spate cu o zonă muntoasă şi mă apropiam de ţărm cu o viteză de tren. Nu cred să mai fi executat vreodată vreo observaţie la soare atît de repede ; am lucrat totuşi cu mare atenţie, să nu fac vreo greşeală. Am trasat apoi dreapta de înălţime observată : sînt în curs de a dubla Capul Est al Islei de los Estados. Nu-mi venea să cred ; am verificat încă o dată : nu era nici o eroare !

Am privit harta cu toată neîncrederea şi am examinat estimaţiile în privinţa poziţiei ; mi-am dat seama de realitate. Pornind de la poziţia stabilită în apropiere de Capul Horn, trasasem drumul care mă ducea pe la 5 mile faţă de extremitatea estică a Islei de los Estados. În realitate am dublat la 7 mile în larg. Distanţa fusese de 140 mile şi dacă aş fi calculat durata de timp după viteza de drum, de 7,4 noduri, din acea dimineaţă, mi-aş fi putut da seama că ajungeam la Capul Est la 19 ore după punctul fixat la amiază, adică marţi dimineaţa la ora 7. De fapt, am ajuns la 8 h 1'30" ; a durat mai mult pentru că vîntul slăbise în timpul nopţii, şi avînd ridicat numai focul de furtună de 60 picioare pătrate, „Gipsy Moth" îşi încetinise mersul. Uitasem însă să ţin seama de acumulatoarele descărcate ale lochului, care, fără îndoială, subestimase distanţa, aşa că în realitate navigam mai repede decît crezusem. Aveam toate scuzele pentru scăparea din vedere ; fusesem prea agitat şi tulburat de prezenţa navei de război, de conversaţia cu cei de pe ea, de apariţia avionului şi de teama ca acesta să nu capoteze. Cînd solii s-au îndepărtat eram obosit, crispat şi copleşit de un simţămînt de abandonare, ca să nu mai pomenesc de răul de mare şi de furtuna aceea teribilă care m-a făcut să neglijez faptul că lochul înregistra în minus.

Am dublat repede Isla de los Estados, care curînd s-a mistuit în ceață. În sfîrșit, aveam certitudinea categorică că dublasem Capul Horn și că înaintam în apele vaste ale Atlanticului de sud. După ce am trecut de Isla de los Estados am încercat un imens simțămînt de ușurare. Asemenea marinarilor de pe clipere, după dublarea Capului Horn mă simțeam parcă acasă. Treptat, acest minunat simțămînt s-a estompat, ba chiar a dispărut pe măsură ce s-au desfășurat cele 8 000 mile ale călătoriei prin Atlantic. Nici apele oceanului nu sînt eleștee cu nuferi, așa cum îți vine să crezi după ce ai dublat Capul Horn.

Am reluat povestirea în jurnalul de bord :

„21 martie, 11 h 56'. Marea este încă foarte agitată. Slavă Domnului, navighez cu vînt din pupă. Cînd nava pivotează și se așază travers pe valuri, înaintarea este grea. Acum se pune problema dacă să schimb direcția spre nord, ca să trec pe la vest de Insulele Falkland sau să mențin capul actual spre nord-est ca să trec prin partea de est a acelor insule. Ținînd seama că peste scurt timp cu siguranță că vîntul se va schimba și că sînt de pe acum pe ruta spre nord-est, cu vînt din pupă, se impune de la sine să trec pe la estul acestor insule. Dacă mențin acest cap, mă pot odihni pînă mîine dimineață, cînd va trebui să fiu atent în privința insulei Beauchene. Între timp s-a mai ivit ceva de făcut neapărat : fixarea mai bună a paletei cîrmei automate care, în prezent, de fiecare dată cînd un val mai zdravăn lovește pupa, alunecă. Simt oboseala în toate oasele. Furtuna continuă fără întrerupere. Zgomotul, efortul neîncetat de a-mi menține echilibrul și de a evita să fiu trîntit, tensiunea nervoasă în așteptarea unui val care să izbească din plin, pierderea poftei de mîncare din cauza agitației, somnul neliniștit, iată factorii caracteristici ai stării în care mă aflu. Am potrivit ceasornicele cu o oră mai înainte.

14 h 20'. Am descoperit că s-a rupt șurubul care fixa de ax paleta cîrmei automate. Am reușit cu greu să-l înlocuiesc cu altul nou, la timp, ca să nu se smulgă paleta sub bătaia vîntului de tăria 6. Cred că un capăt al șurubului se rupsese de mai multă vreme și că din această cauză paleta se comportase atît de ciudat în timpul nopții trecute. Consider că este un miracol că rezistă la suflul puternic al vîntului și la izbiturile valurilor. Am executat o observație la soare. Am ridicat velastraiul de furtună și am mutat mai sus, pe straiul său, focul de furtună, cu ajutorul unui palanc de mură. Navighez încet, liniștit, cu 5 noduri, numai cu aceste două vele și am

de gînd să mențin lucrurile astfel pînă cînd marea, încă destul de agitată, se va mai liniști. Am pornit motorul pentru încărcarea motoarelor ; contrar obiceiului, la pornire am folosit dispozitivul de încălzire ; al doilea miracol, motorul a pornit imediat. Tabloul cu aparate, supapa și levierul de comandă ale motorului au stat sub apă în repetate rînduri, aproape cîte un sfert de oră, așa că este o adevărată minune că motorul mai pornește atît de ușor. A venit vremea dejunului.

18 h 5'. Furtuna a încetat, vremea s-a îmblînzit. Simt că într-adevăr am trecut de Capul Horn și peste cîteva minute voi deschide o sticlă de șampanie pentru sărbătorirea evenimentului ; apoi am chef să dorm zdravăn. Velatura navei este sub necesar, dar deocamdată am s-o las așa. Am uitat să remarc faptul că, dublînd Capul Horn în ziua de 20 martie la 16 h 7'30" după G.M.T., am cîștigat întrecerea cu soarele, anume cu 15, 275 mile, distanță cu care soarele se mai afla încă la sud de ecuator.

22 martie, 1 h 20'. Am făcut din nou o prostie ; la ora 7 după amiază m-am cufundat într-un somn adînc, din care m-am trezit tocmai la miezul nopții, constatînd că navigam splendid cu capul spre *sud* ! Vîntul își schimbase între timp direcția ; întrebarea era, de cînd ? Sper că tocmai virarea vîntului m-a trezit, dar mă îndoiesc, ținînd seama cît eram de obosit. Cel puțin, m-am îndepărtat de pericolul de a da pe neașteptate peste Insulele Falkland. Ce greșeală că nu am conectat dispozitivul de semnalizare a schimbării direcției. Trebuie să trasez poziția estimată față de Isla de los Estados. Pentru a scoate în evidență starea mea de spirit, adaug că, de cînd am dublat Capul Horn, n-am mai trasat drumul și nici n-am mai adunat parcursurile zilnice. (160½ mile în 24 ore numai cu focul de furtună). Am să trasez acum poziția și voi calcula două variante : una în care nava și-a schimbat capul de cînd am început să dorm, alta în care schimbarea a avut loc la trezire. Pentru orice eventualitate, îndată ce m-am trezit am pus în pană, așa că sper să mă aflu cît mai aproape de drumul bun. Deși încă aproape adormit, nu am făcut prea multe prostii pe punte. Am vrut să execut manevra fără centura de siguranță, dar am uitat să manevrez pe sarturi întinzătoarele respective. În plină pană, a trebuit să-mi pun centura de siguranță și să merg la provă ca să mă ocup de sarturi. Ce mult doresc să dorm zdravăn timp de 12 ore neîntrerupte ! Cred că întîlnirea cu nava de război și povestea cu telefonul m-au epuizat într-un hal făr-de hal. După 50 de zile de înfruntare solitară a apelor antarctice, aveam dreptul să mă bucur,

tot singur, de dublarea Capului Horn. Poate că este o dovadă de scrînteală această dorinţă, dar 50 de zile de singurătate sînt un regim care îţi zdruncină nervii."

După ce am scris cele de mai sus, care reflectau simţămintele mele din primele ore ale acelei dimineţi, am hotărît deocamdată să las iahtul să meargă în voia lui şi m-am culcat. Am stat în cuşetă pînă la ora 9, cînd am ieşit pe punte şi am desterţarolat focul de furtună, sperînd că o suprafaţă velică ceva mai mare va echilibra nava. Îndată ce am executat manevra, viteza a mai crescut. Apoi m-am gîndit să prepar micul dejun ; mi-a părut rău că nu mai aveam nici o bucată de pîine integrală ca s-o prăjesc. Am mîncat în schimb Ryvita cu unt şi marmeladă, care îmi place destul de mult, dar nu atît ca pîinea integrală, aşa că după micul dejun am pus pîine la copt. Am dat albatroşilor restul delicioasei prăjituri dăruită la Sydney de Larna Anderson ; o păstrasem prea multă vreme şi untul din ea se rîncezise. Erau trei albatroşi care se ţineau după „Gipsy Moth" şi sînt sigur că lor le-a plăcut prăjitura. Ei planau aproape de navă, doar la 20—30 picioare distanţă, cerînd să le mai dau ceva, dar nu mai aveam ce.

Ploua aproape continuu. Vizibilitatea era doar pînă la o milă şi nu aveam posibilitatea de a verifica direcţia. Socoteam însă că mă aflam la suficientă distanţă de insula Beauchene. După amiază am socotit că probabil am trecut de limita Platformei Burdwood (adîncime minimă, 25 fathomi). Trecerea peste această platformă a fost agitată, nava a avut de înfruntat multe valuri înalte, urmate de depresiuni adînci. Mai departe, marea a devenit relativ calmă, fără văi prea adînci. Mai tîrziu, studiind poziţia estimată am ajuns la concluzia că m-am aflat la limita platformei cam la amiază, apoi am navigat încă cîtva timp de-a lungul ei. Aşa se explica faptul că marea a devenit brusc mai calmă.

Străbăteam acum Atlanticul de sud, cu capul spre nord-est. Drumul meu era aproape paralel cu coasta Americii de Sud, faţă de care mă aflam cam la 850 mile în larg. Travers la tribord era insula South-Georgia, la 500 mile distanţă, după care urma un enorm spaţiu liber, în Atlanticul de sud, pe o distanţă de 1 600 mile, la capătul cărora treceam în dreptul Ilhei da Trinidade, la 500 mile babord. Eram foarte bucuros că nu trebuia să mă mai tem pe vreme de furtună, de coaste sub vînt. Apoi, cu cît mă îndepărtam de zona Capului Horn şi de neprevăzutele întîlniri care acolo îmi dăduseră un simţămînt de aglomeraţie, mă cuprindea o senzaţie de linişte.

M-am culcat devreme și am dormit șapte ore și jumătate într-un somn adînc, neprielnic însă pentru dirijarea navigației. M-a trezit acel insuportabil cîrcel, puțin înainte de ora 5 a.m. Barometrul amenința să coboare și am notat în jurnalul de bord că aș fi dorit să mă aflu mult mai spre nord în caz de furtună. Harta pilot a S.U.A. arăta că nu va începe o scădere mai importantă a procentului de furtuni decît după ce voi fi la nord de latitudinea 45°S. Între 50 și 45°S, 12% din vînturile înregistrate erau furtuni în timp ce din vînturile dinspre insulele Falkland erau furtuni doar 9%, iar în largul Capului Horn, 26%. Știam că voi avea o oarecare protecție din partea insulelor Falkland, aflate la circa 80 mile sub vînt.

Dar în loc de furtună, în dimineața zilei de 23 martie vremea s-a înseninat, așa că am ridicat din nou toată velatura, pentru prima dată după multă vreme. Vîntul devenise o briză ușoară de vreo 14 noduri, soarele strălucea, marea era albastră iar barometrul începuse să urce. Am fost bucuros să pot ieși pe punte fără echipament special, ca să ridic vela artimon ; manevra s-a dovedit însă a fi o greșeală, căci vîntul era pătrunzător, trecînd chiar prin puloverul de lînă cu care eram îmbrăcat.

Ziua a fost urmată de o noapte admirabil înstelată, cu lună aproape plină și fără nici un nor. M-am culcat, încercînd să-mi amintesc de cînd nu mai întîlnisem asemenea vreme bună ; nu mai avusesem parte de așa ceva în cursul întregii călătorii. Dar, vai ! Speranța unei navigații însorite, liniștite, s-a risipit curînd. Am adormit întrebîndu-mă dacă nu era cazul să mai ridic velastraiul mare pentru ca iahtul să profite de toate adierile vîntului ; dar curînd m-am trezit într-o furtună din nord-vest. Am fost obligat să cobor toată velatura, cu excepția focului de drum. Soarele strălucea încă încurajator, dar cu dinți ; mi-au înghețat mîinile și cu mare greutate am scris notele zilnice în jurnalul de bord. După manevrarea velelor, am coborît în cabină și mi-am agățat în tambuchi pantalonii impermeabili pentru lucrul pe punte ; erau uzi și am socotit că apa prelinsă de pe ei ar fi făcut prea multă umezeală în cabină. Dar n-a trecut mult că un val enorm s-a năpustit peste navă și apa nu prea multă care s-a strecurat prin bocaport a curs drept pe pantalonii din tambuchi. Pe o astfel de vreme rea era tare greu să nimerești exact ceea ce trebuia să faci.

În ziua aceea (24 martie), marea a scuturat destul de bine nava, deși valurile nu erau prea înalte. Nici barometrul nu a mai coborît. După părerea mea treceam prin partea nord-estică a unei depre-

siuni. După amiază vîntul a încetat să mai mugească (ceea ce întotdeauna era un semnal amenințător), schimbîndu-se într-un fel de vaiet înăbușit. Marea era încă foarte agitată și numai seara m-am hotărît să ridic velastraiul trinchet. Am început cina cu două romuri Caroni fierbinți, apoi am mîncat fasole fiartă cu două cepe prăjite și conținutul unei cutii de conserve de ananas. După cină am socotit că era nevoie de mai multă velatură și conștiinciozitatea m-a îndemnat să ridic vela mare ; dar după o cină copioasă, nu aveam de loc chef de manevre, așa că mi-am spus că vela artimon va fi suficientă pînă în zori ; ridicarea ei necesita doar o zecime din efortul făcut pentru arborarea velei mari. Pînă la sfîrșit s-a dovedit că vela artimon a fost suficientă ; alura iahtului s-a schimbat imediat, începînd să navigheze întins, fără ambardee. După furtună noaptea era splendidă, cu lună și o mare puțin agitată ; era o plăcere să stai pe punte, la lumina lunii, în timp ce iahtul naviga admirabil.

În mesajul transmis prin radio în noaptea aceea se reflecta starea mea de spirit :

„În fine, parcă mă trezesc din coșmarul apelor antarctice. Acolo, valurile enorme sfărîmate de furtuni și urletele vîntului au ceva monstruos. Forța lor necruțătoare și rostogolirea lor suprapusă te fac să te simți neputincios și toată această dezlănțuire ia proporții înzecite atunci cînd trăiești sentimentul singurătății. Pînă ieri mă mai simțeam încă în zona de influență a vînturilor de la Capul Horn ; vremea era încă rece și închisă iar vîntul sufla tot puternic. Marea s-a mai potolit, dar voi fi bucuros cînd voi depăși spre nord latitudinea 50°S, căci pînă atunci tot mai mă tem de grenuri."

A doua zi de dimineață, la ora 6, m-a trezit dintr-un somn adînc semnalul de alarmă de schimbare a direcției. L-am oprit dar n-am mai putut dormi din cauza unui cîrcel la picior. Dimineața era frumoasă, dar foarte rece. Am modificat mersul cu vînt din pupă ; aș fi putut executa manevra prin ridicarea pe scondru a unui foc, dar mă aflam aproape în pană, așa că am lăsat lucrurile cum erau, așteptînd ca totul să se aranjeze de la sine.

După calculele de navigație făcute în dimineața aceea, am constatat că pe la miezul nopții trecusem peste paralela 50°S. Căpitanii de clipere, mai ales cînd veneau din California, considerau acest punct de trecere foarte important și comparau întotdeauna timpul necesar pentru a trece de la paralela 50°S pînă la Capul Horn, cu timpul necesar pentru a ajunge, după dublarea capului,

la aceeaşi paralelă. În Pacific depăşisem paralela 50°, la vest de Capul Horn, la 12 martie, ora zero, iar în Atlantic, în ziua de 25 martie, ora zero, ceea ce însemnau 13 zile.

În săptămîna în care am dublat Capul Horn drumul parcurs a fost de 1 106½ zile, realizînd o medie zilnică de 158 mile, adică o viteză de 6,58 noduri. A fost a cincea săptămînă în şir în care „Gipsy Moth" a depăşit 1 000 mile ; anume, a străbătut 5 230½ mile în 35 zile, realizînd zilnic 149,4 mile. Evident, aceste distanţe erau calculate în linie dreaptă, între poziţiile stabilite la amiezile fiecărei zi şi nu ţineau seama de volte şi de diferite alte abateri de la drum

15

În vastul Atlantic

Mă depărtam de insulele Falkland și navigam pe *Drumul cliperelor*, străbătînd vastul Ocean Atlantic de sud. De milioane de ani acolo nu s-a schimbat nimic și această întoarcere solitară în inima primitivă a globului pămîntesc era ciudată, emoționant de pasionantă.

Duminică 26 martie, scriam în jurnal : „Mare noutate ! Astăzi la amiază am făcut jumătate din drum !" De la Sydney străbătusem 7 673 mile și, pe drumul cliperelor, după calculele mele, mai aveam de parcurs pînă la Plymouth încă 7 634 mile. Am început să trasez diferite drumuri traversînd cele două părți — de nord și de sud — ale Atlanticului, recomandate pentru lunile martie, aprilie și mai în *Ocean Passages of the World (Rutele oceanice din toată lumea)*, lucrare editată de Amiralitatea britanică.

Bun de glume, fiul meu Giles mi-a adresat un mesaj transmis prin postul de radio Buenos Aires : „Splendid, nu te lăsa !" Am mai primit cîteva întrebări de la o reporteră a periodicului „Sunday Times", între care și aceasta : „Care a fost meniul primei mese după ce ați dublat Capul Horn ?" la care am răspuns prin radio :

„Rog stăruitor să renunțați la întrebări care îmi otrăvesc entuziasmul călătoriei pe care o întreprind. Încep să am groază, seara, de transmisiile prin radio și mă tem că nu voi mai fi în stare să mai fac relatări despre călătoria mea. Poate că în ultimele 58 zile de singurătate m-am sălbăticit, am pierdut obișnuința unei vieți normale, de toate zilele. Am de lucru peste cap ca să dirijez, cum trebuie, nava și să mențin totul în ordine. Legăturile prin radio sînt, în orice caz, penibile prin efortul pe care mi-l cer și prin interviurile de-a dreptul insuportabile. Sper că toate acestea nu mi se vor lua în nume de rău și că se va înțelege starea mea de spirit."

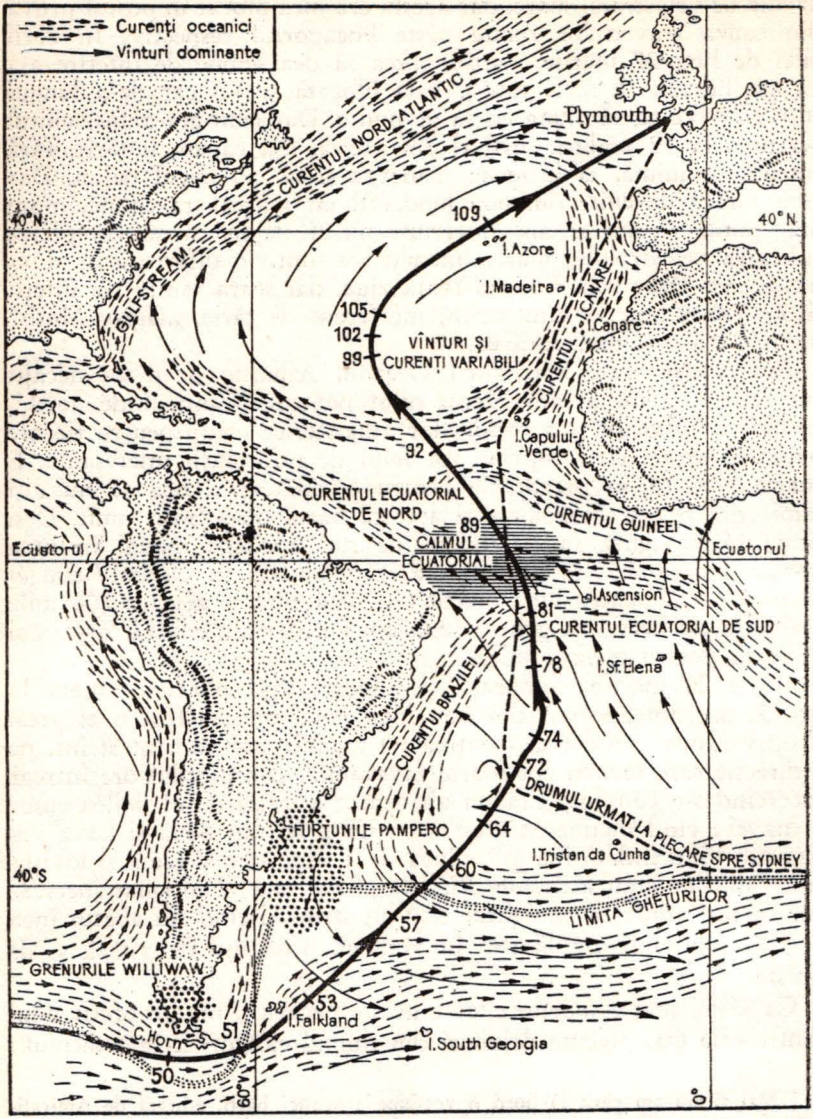
Mă aflam într-o zonă de curenţi de aer slabi şi aş fi avut mare nevoie de velastraiul mare, dar acesta era încă blocat în postul prova din cauza traverselor fixate peste bocaportul respectiv. În zorii zilei de luni 27 martie, vîntul părea să dea semne de înteţire aşa că am hotărît să scot, totuşi, vela blocată şi s-o car de-a lungul întregii nave ca să ajung cu ea pe punte. Dar cum am ajuns, vîntul s-a iuţit la 15 noduri, suflînd din prova, aşa că am hotărît, fără tragere de inimă, să întrerup manevra şi să iau micul dejun. Dar cum vîntul devenise din nou moderat, iar marea era calmă, n-am mai putut rezista şi am întrerupt micul dejun ca să completez ridicarea velastraiului mare. Imediat s-a simţit o diferenţă în alura navei. Am lăsat vela ridicată toată ziua, dar seara vîntul s-a înteţit şi am coborît-o ; la vînt strîns, indiferent de tărie, „Gipsy Moth" navighează mai bine fără ea.

Am căutat toate hărţile cu Oceanul Atlantic şi m-am necăjit constatînd că nu aveam Harta pilot pentru Atlanticul de nord [1]. În afara vînturilor şi a condiţiilor atmosferice medii pentru fiecare parcurs, aceste hărţi cuprind tot felul de informaţii interesante. E foarte greu ca în pregătirile pentru o călătorie lungă să nu uiţi nimic din cele trebuincioase şi această hartă mi-a lipsit mult. Deşi urma să navighez în Atlanticul de sud aproape numai în luna aprilie, am hotărît să urmez ruta recomandată în *Ocean Passages of the World* pentru luna martie. Această rută se afla cu 700 mile mai spre est decît cea pentru luna aprilie, dar am considerat-o mai indicată pentru o navă mică.

Marţi 28 martie dimineaţa, am încercat să părăsesc cuşeta la ora 3, dar am adormit din nou încă două ore. A fost o zi grea. „Gipsy Moth" refuza să menţină un anumit cap cu vînt strîns, pe o direcţie care tocmai era foarte favorabilă. Am pierdut ore întregi, încercînd s-o conving. Era un alt aspect al celui de al doilea cusur al navei : cînd înclinarea creştea cu un grad sau două şi nava venea sub vînt, îndată lua atitudinea de a ţîşni ca o săgeată şi loviturile valurilor erau atenuate. Pînă la sfîrşit, am abandonat încercările de a o aduce să navigheze cu vînt strîns şi cînd s-a abătut încă o dată sub vînt, am lăsat-o în voia ei, profitînd de viteză şi de linişte.

Ca să-mi mai compensez toate aceste necazuri, mi-am oferit unul dintre cele mai plăcute dejunuri din timpul călătoriei. Iată meniul :

[1] Mai tîrziu am găsit la bord o versiune a acestei hărţi, editată de Amiralitatea britanică, fiindu-mi de mult folos, deşi se referea la luna iunie. — *N. A.*



De la Capul Horn la Plymouth

un căţel de usturoi, cu o bucată de brînză Gruyère şi un pahar de bere Whitbread ; o conservă cu mazăre australiană, o cutie cu peşte conservat (somon), trei cartofi copţi în coaja lor, cu unt şi o cutie cu compot de pere.

În timpul dejunului sute de prioni planau roată în jurul navei, iar cînd am golit găleata de resturi, care mai de care s-a repezit, doar s-o alege cu ceva.

Noaptea a fost ceaţă deasă, prin care abia se străvedea luna, dar dimineaţa vremea a fost admirabilă ; cerul era de un albastru limpede, cu nori rari, marea, plată ca untdelemnul, strălucind la soare, iar orizontul clar. De multă vreme nu mai avusesem parte de vreme atît de frumoasă. Am profitat pentru a verifica oglinda sextantului care se deteriora repede din cauza umezelii sărate provocată de apa de mare. De asemenea, am profitat de stabilirea navei pentru a verifica compasul de drum, folosind azimutul soarelui. Nori cirrus în şuviţe (înalţi, în straturi subţiri) anunţau — după cîte se spune — un vînt puternic.

După amiază am întîlnit un vînt dinspre nord-est de tăria 6. Marea a început să se agite, valurile loveau cu violenţă coca navei; în cabină, un borcan cu cafea a sărit în sus, apoi a aterizat pe maşina de gătit spărgîndu-se ; nu am observat imediat din cauza haosului de zgomote, şi pulberea de cafea a murdărit îngrozitor totul. Vîntul şi valurile se luau la întrecere ; am coborît velele una după alta, rămînînd ridicate doar focul şi velastraiul de furtună. Ca să mai scap de loviturile valurilor, la ora 17 am pus capul la vest — nord-vest, cu vînt travers. Dar condiţiile s-au înrăutăţit continuu şi la 22 h 20′ am apreciat că era cazul să cruţ nava, aşa că am întors-o cu vînt din pupă şi am lăsat-o să alerge cu murele la tribord. Un acces de rău de mare m-a convins să iau această hotărîre ; era descurajant să mă văd întorcîndu-mă înapoi, spre Capul Horn, cu 6 noduri. Speram că furtuna din nord-est va vira spre sud şi mă va readuce la capul convenabil ; aşa se întîmpla, de obicei, în Pacificul de sud cînd treceam prin mici zone de depresiune.

Am dormit agitat o oră şi jumătate după care, spre mirarea mea, am constatat că vîntul virase spre nord, *în loc* să se schimbe, cum sperasem ! Capul anterior spre sud-vest nu era convenabil, dar direcţia sud-sud-vest, în care mergeam acum, era total intolerabilă. M-am îmbrăcat de grabă, am făcut volta pentru a schimba capul la sud-est şi am menţinut acest cap în condiţii din ce în ce mai

bune, pe măsură ce vîntul spre nord-vest vira în acelaşi sens ; dimineaţa, compasul mi-a arătat că aveam capul spre est-nord-est. Apoi am putut ridica încă ceva velatură, dar nava suferea încă destul. Am terminat ridicarea velelor, bucuros că scăpasem cu veşmintele uscate, şi încercam să orientez coşul sobei Aladin din cabină ca să evacueze fumul spre exterior ; în acest scop am întins cît am putut braţul peste tambuchi, fără impermeabil, cînd un val m-a lovit zdravăn drept în ceafă. De două ori la rînd „Gipsy Moth" a căzut de pe creasta unui val venind travers şi a amerizat cu o izbitură teribilă.

În dimineaţa următoare (30 martie) mă simţeam slăbit, la fel ca la pornirea în călătorie. Am crezut că era în legătură cu furtuna, cu mişcările violente ale navei şi cu încordarea nervoasă provocată de faptul că stătusem prea multă vreme închis în cabină, culcat ; mai tîrziu m-am gîndit însă că, pe semne, cauza era fumul de la sobă respins de furtună, în cabină.

Afară vremea era oribilă. Sperasem să scap de zona „Roaring Forties", dar parcă eram ţintuit acolo, cu toate că limita ei era doar la 111 mile spre nord. În acea joi, la ora 9, eram în acelaşi loc prin care trecusem în ajun, la amiază. Cele 111 mile parcurse figurau pe hartă sub forma unei bucle închise. Mi l-am închipuit pe Slocum fugind înaintea unei furtuni, timp de trei zile, în largul Ţării de Foc ; în trei zile aş fi putut parcurge jumătate de cale întoarsă spre Capul Horn.

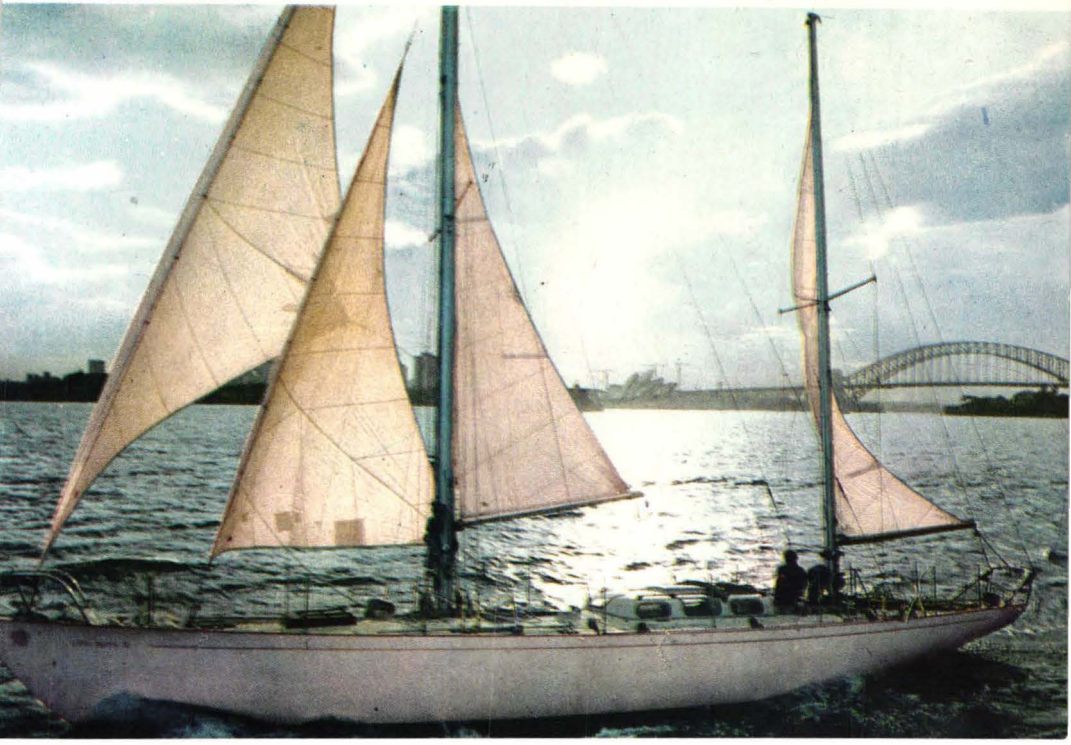
Poate că „Roaring Forties" a vrut să-mi spună un sinistru rămas bun, cu o hulă intermitentă, confuză, venită din nord-vest şi cu valuri deferlante pe creasta ei. La intervale regulate valul deferlant de pe creasta hulei prindea, parcă, în gheare, nava şi o arunca în depresiunea următoare cu un şoc teribil. Mă aflam o dată pe punte cînd a survenit o asemenea hulă şi, înainte de a cădea în depresiune, mi s-a părut că nava a stat cîtva timp suspendată în aer. Cînd masa de apă izbea nava, jos în cabină toate obiectele făceau un vacarm şi un tărăboi atît de îngrozitor, că era de mirare cum de rezista carena la un astfel de tratament.

La 30 martie am înregistrat cel mai scurt parcurs zilnic, de la amiază la amiază : 15½ mile.

În seara zilei am căzut din nou, lovindu-mă rău. Stam pe punte, în vînt şi, din cauza înclinării navei, mă aflam deasupra liniei de plutire. Mă ridicasem pe vîrful picioarelor ca să leg de straiul din pupă firul de coborîre a antenei, la ieşirea din ghereta cabinei, cînd

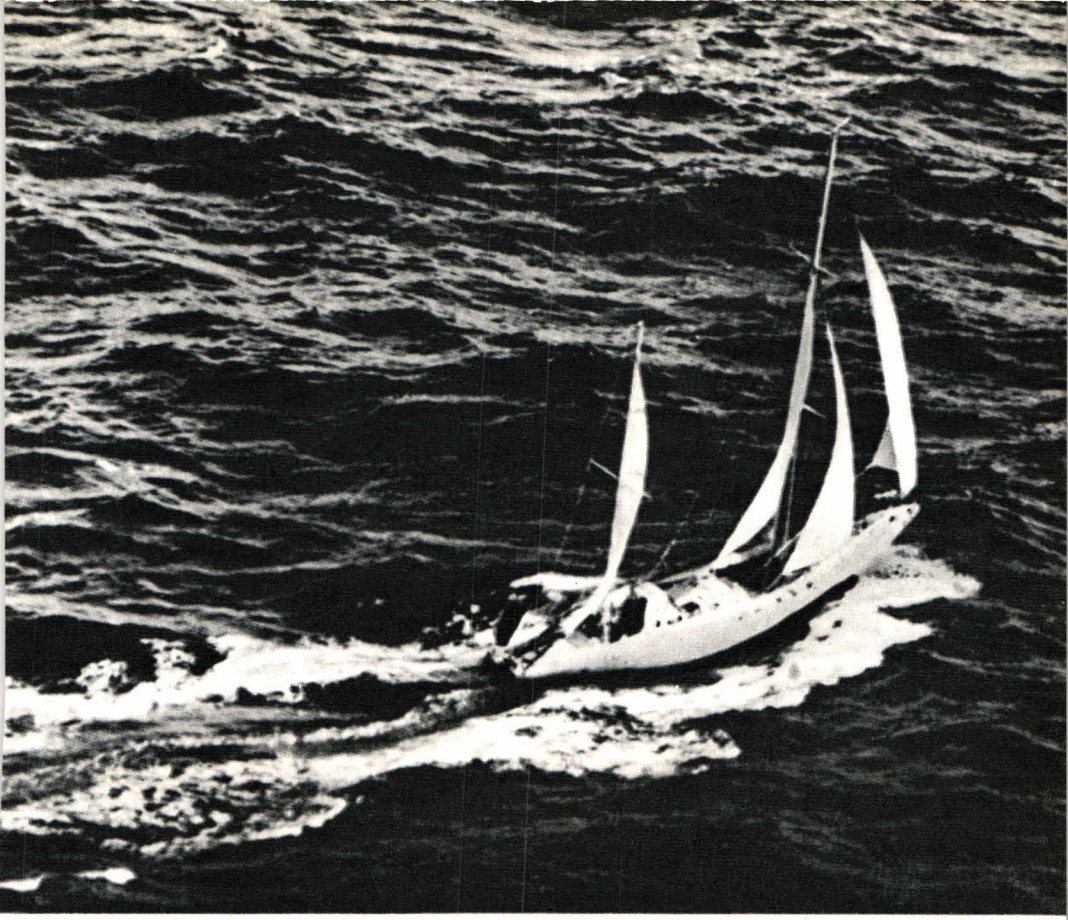
Apus de soare în Australia („Sunday Times")

Probe după reparație, la Sydney („Sunday Times")



Observație la soare (autorul)

„Gipsy Moth IV" în Marea Sargaselor (autorul)

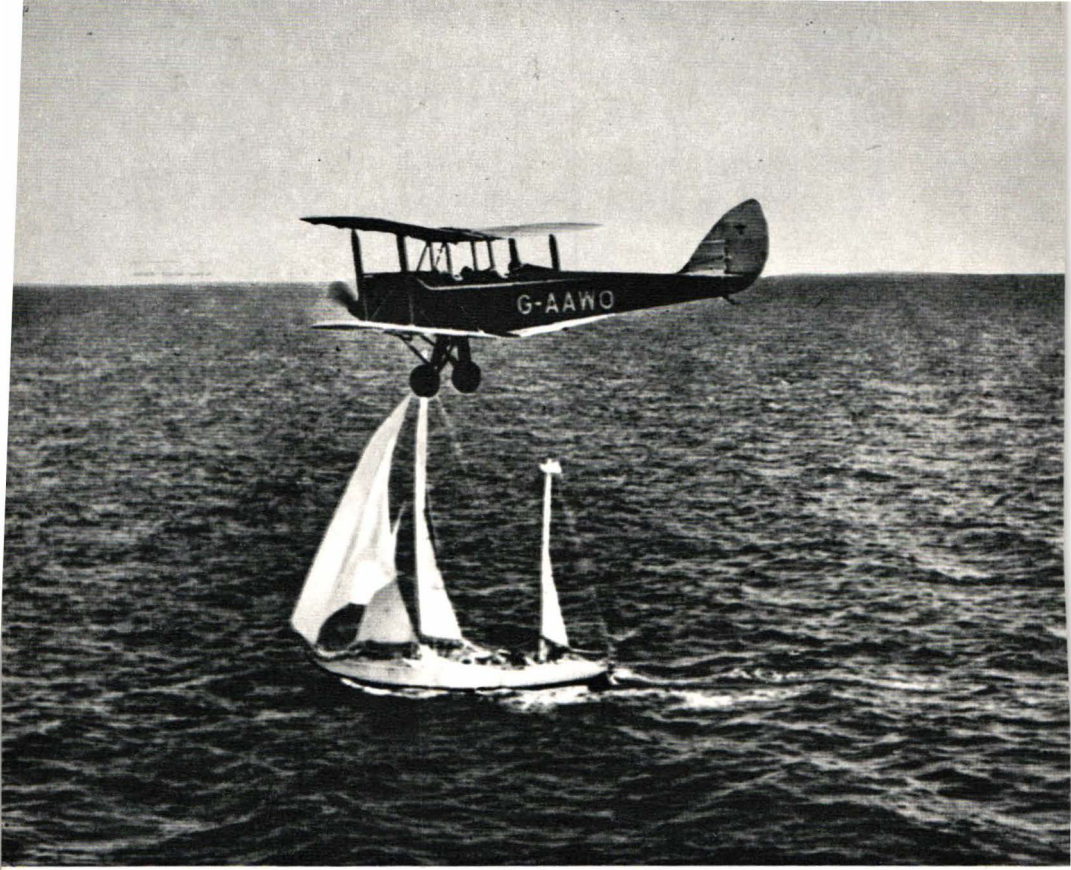


În Canalul Mînecii «Gipsy Moth IV» a fost reperată de un avion «Shackleton» al Forțelor Aeriene Britanice *(Agenția Press Association Photos)*

Escorta lui «Gipsy Moth IV» la intrarea în portul Plymouth (Agenția *Associated Press*)

Bun sosit la Plymouth (*Bryan Warton*, de la «The Sunday Times»)

Aclamații pe străzile Plymouth-ului (Agenția *United Press International*)



Un avion tip «Gipsy Moth», același model ca cel cu care în 1929—1930 am evoluat în al doilea zbor solitar Anglia—Australia, escortează ambarcația «Gipsy Moth IV» de la Plymouth la Londra *(C.S. Downes)*

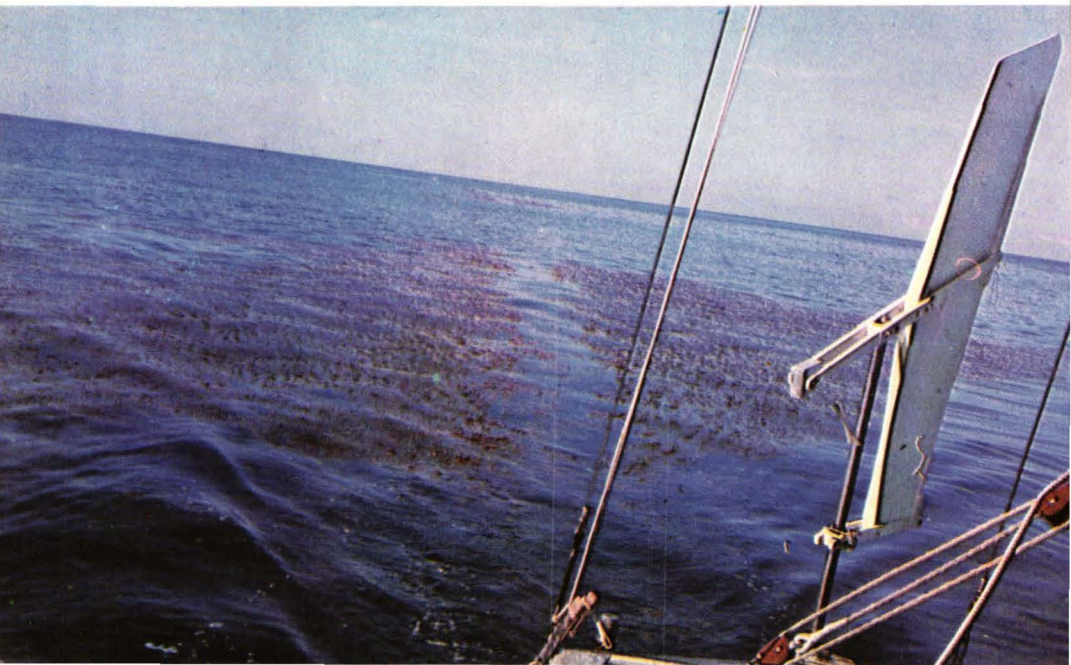
Escorta lui «Gipsy Moth IV» la intrarea în portul Plymouth (Agenția *Associated Press*)

Bun sosit la Plymouth (*Bryan Warton*, de la «The Sunday Times»)

În Canalul Minecii «Gipsy Moth IV» a fost reperată de un avion «Shackleton» al Forțelor Aeriene Britanice *(Agenția Press Association Photos)*

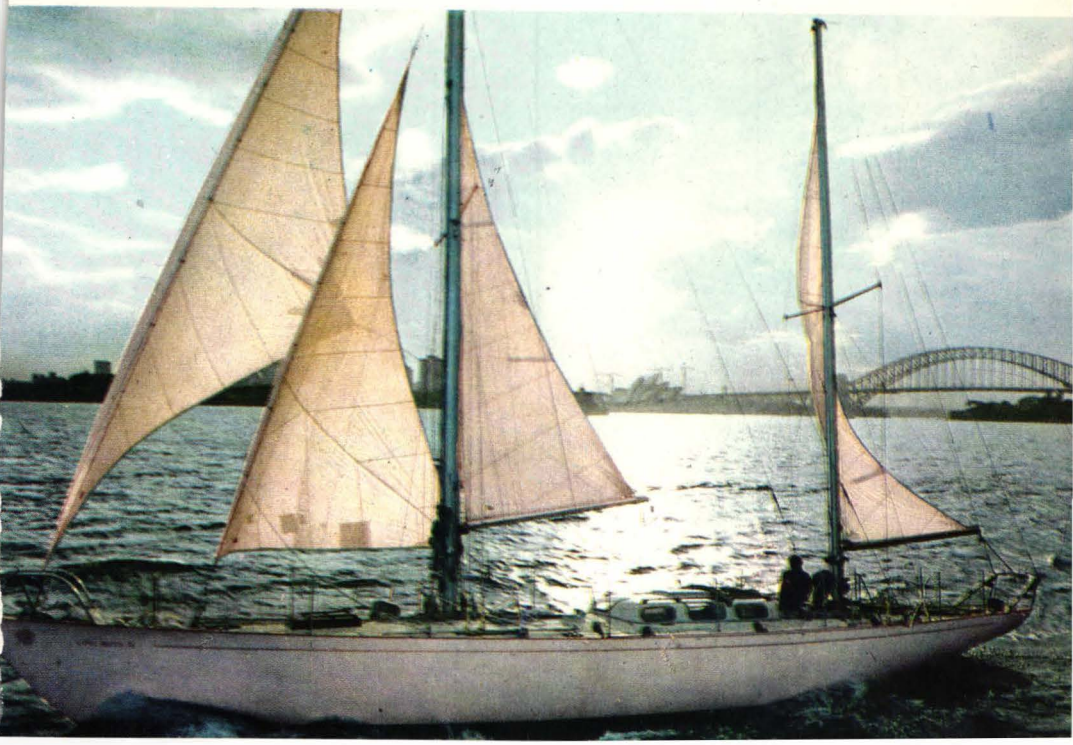
Observație la soare (autorul)

„Gipsy Moth IV" în Marea Sargaselor (autorul)



Apus de soare în Australia („Sunday Times")

Probe după reparație, la Sydney („Sunday Times")



Marea este agitată (autorul)

Reparații (autorul)

Sosirea la Plymouth, 28 mai 1967 (*John Rieder*, „Life", 1967)

Ceremonie la Greenwich (B.I.P.P.A.)

o rafală bruscă de vînt m-a lovit atît de violent, încît nu m-am putut ține agățat cu mîna de strai și am fost aruncat grămadă în fundul cocpitului, tocmai la celălalt perete. Am rămas nemișcat, jos, întrebîndu-mă dacă nu cumva îmi rupsesem piciorul. Cu timpul mi-am revenit și încet, m-am redresat. Spre marea mea mirare și ușurare părea că nu-mi rupsesem nimic ; am scăpat ca prin minune fără nici o fractură.

Cînd mi-am revenit în fire, am continuat reparația la antena de radio, dar tot nu am reușit să obțin o legătură bună cu Buenos Aires. Cînd am terminat convorbirea prin radio, am constatat că „Gipsy Moth" se abătuse cu 40° de la drum ; cauza era ruperea transmisiei de la babord a echei, transmisie confecționată din terilenă împletită, groasă de 1 1/4 inches. Am legat cele două capete, bucuros că nu se întîmplase ceva mai grav. (La Sydney, înainte de modificarea chilei se estimase că sarcina pe aceste transmisii ajungea pînă la 4 t).

„Gipsy Moth" naviga acum cu vînt mare, larg și speram să dorm liniștit. Mă dureau coastele și glezna din cauza căzăturii și mă simțeam teribil de extenuat. Am notat în jurnalul de bord : „Am să mă agit mai puțin pînă îmi voi reveni în formă, după furtună și cele întîmplate. Cel mai important lucru este să-mi ating ținta ; a naviga repede este mai puțin important, dar, evident, de dorit."

Cît de repede se schimbă lucrurile pe mare, în bine, ca și în rău ! 31 martie a început cu o dimineață admirabilă, cu soare și mare strălucitoare, plină de marsuini [1] jucăuși. Era destul de cald. Mi-am scos indispensabilii de lînă și tot îmi era cald cînd lucram la vele. Dimineața, la sculare, am trăit clipe de fericire și ușurare constatînd că dispăruseră toate durerile de pe urma căzăturii. În timpul nopții mai avusesem oarecare dureri la mișcările toracelui și ale gleznei ; mă temusem chiar de o anchilozare. După amiază am fost în stare să stau pe puntea provă ca să repar o cusătură desfăcută la velastriul trinchet.

În seara aceea, am ieșit, în sfîrșit, din zona „Roaring Forties". De această parte a Americii de Sud zona „Roaring Forties" nu mugește ca de cealaltă parte ; am socotit un mare eveniment faptul că am scăpat de ea. Navigasem în această zonă, sau în vecinătatea ei, aproape de jur-împrejurul globului, căci în punctul unde

[1] *Phocaena phocaena*, specie de mamifer cetaceu, asemănător delfinului ; ajunge pînă la 1,8 m lungime și 80 kg greutate ; trăiește în Atlantic, Marea Neagră și Marea de Azov. — *N. T.*

o atinsesem prima dată mă aflam numai la 2 400 mile distanță de Africa de Sud. Ca să fiu sincer, cred că cine se aventurează cu un iaht în zona „Roaring Forties" face o mare prostie ; era un lucru pe care-l știam chiar înainte de plecarea în călătorie. Consideram însă că o astfel de călătorie era una dintre cele mai interesante experiențe care se pot întreprinde într-o viață și aș fi regretat toată viața dacă n-o încercam. Am sărbătorit evenimentul cu șampanie Veuve Cliquot, dar n-am băut cu prea multă plăcere de unul singur.

Începînd din acel moment, toate s-au schimbat, ca și cum a patruzecea paralelă ar fi fost o graniță vrăjită. Am și uitat că am avut nevoie vreodată să încălzesc în cabină și am scos la iveală hainele subțiri. Noaptea era minunată, cu cer senin ; stelele străluceau atît de puternic încît jumătate din ele păreau a fi adevărate planete. Deși luna era numai la jumătate, la lumina ei am putut citi compasul de drum. (Tot mai aveam impresia că stelele sînt situate invers, obișnuit fiind să le privesc ca în emisfera nordică).

O dată cu schimbarea climatului, toate se transformau. Am zărit la capătul pupei un fel de panglică transparentă, irizată, reflectînd lumina ; era un pește lung de 7 inches, primul pește zburător pe care-l întîlneam în Atlanticul de Sud. Am coborît în cabină să caut o bucată de pînză în care să-l prind ; cînd m-am întors, dispăruse.

Mă aflam în zona, lată de 1 200 mile, bîntuită de vînturi variabile, cuprinsă între zona cu vînturi dominante din vest, din sudul celei de-a patruzecea paralelă și zona alizeelor de nord-est, care se află la nord de paralela de 20°. Vîntul varia nu numai în ceea ce privește direcția, dar și ca viteză, obligîndu-mă să tot ridic și să cobor velele. Pentru fiecare situație a vîntului „Gipsy Moth" necesita o anumită suprafață velică, nici mai mare, nici mai mică, și diferite alternanțe de vele pentru fiecare tărie și direcție a vîntului ; era o muncă extenuantă. La 7 aprilie mă aflam la jumătatea zonei de variație a vînturilor, ceea ce mi-a dat mult de furcă. Timp de trei zile am înfruntat o furtună potrivnică și de două ori am fost obligat să mă îndrept spre sud, sau sud-vest, din cauza violenței mării. Într-o zi am trecut peste paralela de 30° și în ziua următoare am constatat că din nou mă aflam la sud de ea. Între furtuni, vîntul nu înceta nici un moment de a vira și m-am spetit aranjînd și schimbînd velele. Se porneau și grenuri cu ploaie, unele întovărășite de vîrtejuri violente de furtună lovind nava în plin

și plecînd velele aproape de suprafața apei, înainte ca eu să fi ajuns să sar din cușetă. Am amenajat un dispozitiv care, în caz de urgență, îmi dădea posibilitatea să pun nava să navigheze cu vînt din pupă.

La un moment dat am avut impresia că navigam printr-o aglomerație de mici cicloane. Direcția vîntului făcea turul rozei compasului, de la sud, prin est, la nord-vest. De obicei vîntul sărea de la nord-vest la sud și dacă mă aflam în acel moment în cabină, se mascau toate velele înainte de a fi ajuns în cocpit ; aceasta mă obliga să fac o penibilă voltă cu vînt din pupă pentru ca velele să primească din nou vîntul din partea cea bună. O serie de grenuri au deversat o cantitate formidabilă de apă de parcă se desfăcuseră baierele cerului. Am instalat dispozitivul pentru colectarea apei de ploaie tocmai la timp, căci în rezervorul de 40 galoane nu mai erau decît 4. Apa a curs atît de repede în rezervor încît nici n-am observat că s-a umplut ; cred că ploaia era în stare să umple întreaga navă ! Prima apă colectată pe velă avea gust sălciu, dar nu m-am îndurat s-o arunc ; mi-am spălat cu ea patru cămăși și două pijamale, deși nu vedeam cum am să reușesc să le usuc.

La 7 aprilie, la miezul nopții m-am pomenit navigînd înapoi spre Capul Horn, cu 8 noduri. Nu puteam întreprinde nimic, căci era periculos să încerc să pun nava cu vînt travers. M-am resemnat și am hotărît să mă culc, sperînd că lucrurile se vor îndrepta pînă mă voi trezi. A doua zi dimineața vîntul sufla încă cu tăria 7—8, dar pe cerul înnourat se iveau, ici-colo, părți senine și mi-am spus că în curînd vremea se va îmbunătăți. Se făcuse surprinzător de cald ; în timpul micului dejun am fost tentat să-mi scot cămașa. Apa era și ea călduță ; eram bucuros că terminasem cu frigul. Notam în jurnal : „La urma urmei, situația nu este prea rea. Mă cam răsfăț lamentîndu-mă că nu navighez destul de repede".

Pe la miezul nopții următoare (8 aprilie) am ieșit în cocpit ca să reglez echea, în pielea goală, fără impermeabil. Cu tot vîntul, nu mi s-a părut de loc frig, dovadă cît de caldă era vremea. Mai tîrziu, în aceeași dimineață, am ieșit pe punte să caut vreun pește zburător ca să-l prepar pentru micul dejun ; uitasem că valurile enorme spălaseră puntea. Pe deasupra navei zbura în rotogoale o drăgălașă pasăre tropicală, albă ca zăpada, cu coadă lungă, dintr-o singură pană.

În aceeași zi mi-am pregătit „straturile" pentru a cultiva salată. Era o cultură foarte prețioasă, căci obțineam legumă proaspătă, dar trebuia să semăn mereu noi culturi. La început, cultura o fă-

ceam pe flanelă, dar am constatat că mai potrivită era hîrtia moale; descoperirea era interesantă, căci smulgerea vechilor rădăcini din flanelă, ca s-o refolosesc, era o operație destul de plicticoasă.

Apoi am scos apa din postul provă ; neputînd să dorm, am făcut această operație la miezul nopții de 8—9 aprilie. Peretele etanș al postului provă era un element de siguranță dar în același timp, din cauza lui se păstrau acolo toate infiltrațiile de apă pătrunse și numai prin sifonare reușeam să le evacuez. Am introdus în post o țeavă lungă cam de 8 picioare, am îndoit-o și am fost obligat să stau cu capul culcat pe podeaua cabinei ca să aspir prin capătul țevii, pînă cînd a început să vină apă. Dar cum încetam aspirația se oprea și apa. M-am străduit timp de o oră, fără succes. Am ajuns la concluzia că țeava era înfundată sau că avea vreo spărtură ; am înlocuit-o cu o țeavă nouă și de la prima încercare a mers admirabil. Am fost bucuros văzîndu-mă scăpat de cantitatea mare de apă aflată în postul provă. Eforturile de la miezul nopții mi-au fost răsplătite cu doi pești zburători, tocmai buni de pregătit pentru micul dejun.

11 aprilie era ziua de naștere a Sheilei ; în ultima legătură-radio cu Buenos Aires aranjasem, pentru această ocazie, să obțin o legătură directă cu postul Londra G.C.N4, cu speranța că pot transmite un mesaj Sheilei. În linie ortodromică, Londra se afla la 4 700 mile distanță, considerabilă pentru emițătorul meu Marconi-Kestrel de 75 W ; am reușit totuși să-l aud perfect pe operatorul de la Londra și i-am transmis mesajul. Am primit și de la Sheila un mesaj în care spunea că de ziua ei se gîndea la mine și că în seara aceea, împreună cu Giles erau invitați la Edward și Belinda Montagu, care își serbau și ei aniversarea căsătoriei. Foarte fericit că am stabilit legătura-radio cu Londra, am notat în jurnal : „Este meritul telecomunicațiilor britanice și al firmei Marconi." Aș fi vrut să transmit un mesaj mai lung, dar în mijlocul operației „Gipsy Moth" a ajuns cu velele mascate și cum în asemenea condiții nu vreau să las cîrma automată cuplată la eche, am încheiat convorbirea pentru a ieși pe punte.

Ziua de naștere a Sheilei a mai fost marcată și printr-un alt eveniment: la 21 h 45′ am încheiat înconjurul lumii, trecînd prin același punct din prima parte a călătoriei. Evenimentul era emoționant, căci în 1931 mai încercasem o dată înconjurul lumii în hidroavion și eșuasem. În prima parte a actualei mele călătorii am trecut prin acest punct de încrucișare la 3 octombrie trecut, 8 h 14′, realizînd deci înconjurul complet al lumii în 190 zile, 13 ore și

30 de minute, sau șase luni, opt zile, 13 ore și 30 de minute. Aceasta însemna doar cu cinci zile mai mult decît jumătatea duratei de timp în care Vito Dumas obținuse anteriorul record de durată al înconjurului solitar al lumii, realizat de el într-un an și șapte zile ; bineînțeles, atît realizarea lui Vito Dumas, cît și a mea includeau timpul de ședere în porturi. La rîndul lui, recordul lui Vito Dumas reprezenta jumătate din recordul de durată realizat anterior de vreun navigator solitar în jurul lumii. Sînt deci îndreptățit să fiu mîndru de înjumătățirea recordului, realizată de mine [1].

Această zonă a calmului tropical este oribilă ! [2] Jurnalul meu de bord este plin cu observații desperate :

„Poți să înnebunești ușor în aceste «Horses Latitudes». Îndată ce cobor în cabină pentru a nota în jurnal o schimbare de vele, vîntul a și abătut nava de la drum, de exemplu, cu 60° și trebuie s-o iau iarăși de la capăt.

Oare un geniu rău al acestor «Horses Latitudes» și-a pus în cap să nu mă lase să dorm ? Abia mă întind în cușetă și încerc să dorm, că se și întîmplă ceva care îmi reclamă prezența. Iată, chiar acum velele s-au mascat din nou ; cum dracu reușește nava să ajungă în această situație ?

Mi-ar trebui un creier de cauciuc. Cînd nava este cu murele la babord, indicatorul instalat în cocpit pentru a-mi semnala direcția

[1] Se cuvine însă să recunosc că față de Vito Dumas am avut un mare avantaj, fiind echipat cu cîrma automată. Cînd dispozitivul meu automat s-a avariat, viteza realizată în vînt a scăzut : în ultimele 2 758 mile spre Sydney, parcurse fără cîrmă automată, am realizat o medie zilnică de 102 mile, în comparație cu 142 mile pe zi realizate anterior. Nava lui Vito Dumas, „Legh II", era mult mai mică decît „Gipsy Moth IV", fapt ce nu constituie un avantaj pentru mine, căci dacă nava lui era prea mică, a mea era prea mare. Este sigur că „Gipsy Moth" și eu personal am fost mai bine echipați ; pe de altă parte, sînt, probabil, unii, care consideră că Vito a avut asupra mea avantajul de a fi fost mai tînăr (cum astăzi este cu un an mai tînăr decît mine, a avut deci 42 ani cînd a înconjurat lumea) ; nu sînt însă complet convins de acest avantaj. Comparațiile nu sînt întotdeauna juste. Trebuie să spun că-l socotesc pe Dumas ca pe un navigator de seamă și cartea lui *Alone through the Roaring Forties (Străbătînd solitar zona „Roaring Forties")* o citesc și astăzi cu tot atît interes ca înainte de plecarea mea în călătorie cu „Gipsy Moth IV". — *N. A.*

[2] În engleză, zona este denumită „Horses Latitudes" (Latitudinile cailor), o amintire sinistră a vechilor navigații pe veliere. Străbaterea acestei zone dura atît de mult, încît caii (și alte animale) transportați ca încărcătură piereau acolo, de obicei din cauza lipsei de hrană și de apă. — *N. A.*

vîntului arată o diferenţă de 20° faţă de cel instalat în cabină, deasupra cuşetei de veghe."

Aproape pe toată durata unui parcurs de 1 000 mile m-am străduit să înfrunt vîntul, nerăbdător să ajung în zona alizeului de sud-est. Eram însă bucuros că puteam sta pe punte la pro vă, sub bătaia razelor soarelui şi a stropilor de apă aduşi de vînturi ; m-am pomenit chiar fredonînd o melodie ! Cînd coboram de pe punte în cabină, aveam impresia că intru în cuptor.

După Hărţile pilot S.U.A., la 12 aprilie mă aflam la 300 mile sud de limita zonei alizeului de sud-est. Dar harta Amiralităţii britanice (nr. 2202 A) era mai optimistă, indicînd limita sudică a aceluiaşi alizeu la numai 60 mile nord de poziţia în care mă aflam. Mi-am spus : „În orice caz, nu mai este mult pînă acolo", şi mi-am oferit un păhărel. Simţeam, în sfîrşit, o mare satisfacţie că mă îndreptam spre nord, dar condiţiile erau încă destul de grele. La o înclinare de 30° nava era izbită de valuri şi zgîlţîită îngrozitor şi îndată ce înclinarea sporea ceva mai mult, „Gipsy Moth" venea cu cîrma sub vînt, galopa cu 8 noduri, intrînd sub vînt cu 40°. Întotdeauna cînd se întîmpla astfel pierdeam mult timp ca să readuc nava la cap şi deseori eram obligat să reiau întreaga bătălie a reglării velelor.

Noaptea de 12 aprilie a fost admirabilă. Venus strălucea deasupra secerii Lunii. Cerul era plin de stele. Cele mai strălucitoare trasau dîre de lumină reflectate pe suprafaţa netedă a mării ; niciodată nu mai văzusem asemenea revărsare de lumină ; credeam că doar planetele puteau să realizeze acest efect strălucitor. Mai tîrziu, delectare suplimentară, vîntul s-a inversat suficient ca să-mi permită să abat cu 10° ; alura navei devenise mult mai plăcută, dar întotdeauna m-am temut ca nu cumva cu această abatere „Gipsy Moth" să ajungă la 40°.

13 aprilie a fost o zi mare : m-am tuns şi m-am bărbierit (este sigur că talentele mele în materie nu l-ar impresiona pe frizerul meu londonez). Din nou mă aflam în calm, dar după Amiralitatea britanică trecusem de limita medie sudică a alizeului de sud-est şi aşteptam cu nerăbdare să înceapă, într-adevăr, acest alizeu. În afară de lipsa vîntului, condiţiile erau splendide. În zori, mă bucuram de raza caldă de soare ce-mi cădea pe faţă, trezindu-mă, iar noaptea nu mai eram nevoit să îmbrac veşminte groase cînd ieşeam pe punte ca să schimb velele ; ieşeam numai în pantofi, cu şapcă

și centură de siguranță. Am profitat de condițiile prielnice de navigație pentru a mai verifica proviziile și a curăța mucegaiurile.

În acea noapte, la 21 h 15', notam în jurnalul de bord :

„Cred că am ajuns în zona alizeului. Am executat volta și pe suprafața apei, lucie ca sticla, se văd mișcîndu-se un fel de bule. Navighez cu vînt din sud-est ! Lochul a început și el să înregistreze, așadar am pornit-o ! Evenimentul merită a fi sărbătorit, de exemplu, cu o sticlă de șampanie australiană ; numai de ar continua așa !"

Din nefericire, la amiaza următoare eram obligat să notez : „Alizeul de sud-est, de care m-am bucurat atît, s-a și terminat. Azi dimineață am navigat mai mult cu vînt din nord-vest sau din vest." Tot azi dimineață am avut un vizitator : un rechin lung de 6 picioare a înotat în jur, aproape de navă. Avea înotătoarele laterale foarte dezvoltate, poate a fost un cîine-de-mare [1]. Era atît de cald încît am făcut un duș pe punte cu cîteva găleți cu apă. Mi-a dat multă bătaie de cap reparația luminii compasului de drum ; conexiunile și fișele erau corodate în mai multe locuri. Este surprinzător că fabricanții respectivi nu au utilizat fitinguri rezistente la acțiunea corozivă a apei de mare ; asemenea fitinguri sînt obiecte mai simple decît un aparat de fotografiat și filmat sub apă, care a fost fabricat cu rezultate excelente.

„Gipsy Moth" este pornită să-mi facă în ciudă ; de fiecare dată cînd o las cît de puțin de capul ei, o apucă imediat spre *vest* ; dacă nu reușea lăsîndu-se dusă de vînt, o făcea intrînd în vînt. Se comporta ca un cățel zburdalnic care o ia razna îndată ce îl scapi din ochi.

Am renunțat să repar lumina compasului de drum. Nu am nici electrozi pentru sudură, nici lampă de lipit și din cauza salturilor navei nu pot fixa firul la dulia lămpii. Am hotărît că este mai practic ca de cîte ori am nevoie să atîrn o lampă portativă deasupra compasului.

La 15 aprilie, după numeroase false alarme, s-ar părea că, în sfîrșit, am intrat în zona alizeului. În noaptea aceea am revăzut cu emoție Ursa Mare, pentru prima dată de cînd navighez spre casă.

A doua zi „Gipsy Moth" depășea a 10 000-a milă parcursă de la plecarea din Sydney. Am notat în jurnal :

[1] *Acanthias vulgaris*, rechin de talie mică. — N. T.

„Ar trebui să fiu mîndru ca un cocoș, și cînd colo mă simt cam dezamăgit, îngrijorat și nostalgic. Mai am de parcurs încă 5 200 mile (de fapt 5 500, dar nu știam încă), deci pînă acum am făcut numai două treimi din călătoria de întoarcere. Pe o asemenea distanță, cît mai am de parcurs, multe necazuri se mai pot ivi. Mi se pare că am plecat de acasă de multă vreme și că mai am cale lungă pînă să ajung înapoi ; acest simțămînt este desigur o slăbiciune. Între timp, navigația este o adevărată plăcere : drept din față, secera lunii mă privește prin fereastra cabinei."

La 18 aprilie am notat :

„Mă simt cuprins de o lene teribilă, dar mă bucur că navighez în condiții bune, că mă odihnesc și că am perioade de răgaz. Este o adevărată fericire să poți sta în cocpit, la soare, sub adierea unei brize calde, să privești marea, cerul și velele, să meditezi ! Am încă multe treburi care-și așteaptă rîndul, dar n-am chef de nimic și acționez numai atunci cînd sînt absolut obligat. Pătrarul lunii mă supraveghează prin luminatorul cabinei. Păcat că în trei zile am și parcurs jumătate din zona alizeului ; m-aș împăca grozav, chiar paisprezece zile, cu acest gen de viață. Azi am consumat două loturi cultivate de frunze tinere de soia pentru a prepara o salată, iar restul l-am fiert ; cultura ajunsese la 6 inches înălțime. Din nefericire, pe cele fierte nu le-am putut mînca, fiind prea tari."

Probabil că mi-a fost rușine de lenea pe care o consemnasem în jurnal, pentrucă trei ore mai tîrziu adăugam în jurnal :

„De cînd am scris ultimul pasaj am reparat obturatorul aparatului de fotografiat, care nu mai funcționa ; am deblocat pompa de apă dulce, înțepenită ; am umplut cinci sticle cu petrol lampant; am umplut cu alcool recipientul primusului, dintr-un nou bidon ; am pregătit un grafic pentru corecțiile cronometrului și ceasornicului ; am reglat de trei ori velele pentru situația de calm în care mă aflu și mi-am oferit două foarte bine venite ginuri roz."

În dimineața următoare am avut parte de un minunat mic dejun compus din patru feluri : marea mi-a oferit un pește zburător, la care am adăugat un grepfurt, cartofi prăjiți cu ouă jumări și trei

felii de pîine integrală cu miere și marmeladă. Ziua a corespuns cu ceea ce consider ca ideală pentru navigație. Nu m-am îndurat să părăsesc cocpitul ; puteam sta acolo ore întregi, gîndind la cele trecute și la cele viitoare, în timp ce atmosfera caldă îmi scălda trupul iar soarele mă înviora. „Gipsy Moth" naviga cu o viteză destul de bună, aproape fără să-mi dea bătaie de cap. Era foarte cald sub soarele de amiază, dar cîteva găleți cu apă de mare m-au răcorit admirabil. După amiază am făcut ordine în lăzile cu fructe și legume. Am fost plăcut surprins de cît de puține se stricaseră : doar cîte o bucată sau două din fiecare provizie de fructe. N-a putrezit decît un singur cartof, dar, ce miros și cîtă murdărie a făcut ! M-am mirat că nu i-a stricat și pe ceilalți ; erau cartofi australieni, de calitate excelentă, cum nu se mai găsesc astăzi în Anglia.

În acea după amiază, umblînd cu picioarele goale, mi-a intrat în călcîi un ciob de sticlă. Era încă o urmare a șavirării navei în Marea Tasmaniei ; probabil că a stat prins pe undeva și abia atunci a căzut pe podeaua cabinei. Găseam mereu bucăți de sticlă, în cele mai neașteptate locuri.

La 21 aprilie am ieșit din zona alizeului de sud-est și am intrat în zona calmului ecuatorial. Eram prins într-un curent mergînd spre vest cu viteze între 1/2 și 2 noduri. Acest curent este despicat în două de ieșindul nord-estic al coastei Americii de Sud : jumătate coboară de-a lungul coastei, spre Buenos Aires, iar cealaltă jumătate o ia în sus, spre Antile.

Am fost dezamăgit că n-am avut parte decît de cinci zile de navigație bună sub alizeul de sud-est, dar în acest timp „Gipsy Moth" a realizat 818 mile, adică o medie zilnică de 163 1/2 mile.

Seara am ascultat din nou muzică înregistrată de Giles. Ascultam muzică pentru prima dată în această parte a călătoriei ; ultima oară ascultasem cînd am ajuns în zona „Roaring Forties" călătorind spre Sydney dar pentru că m-am întristat n-am mai ascultat muzică de loc. Acum, în drum spre casă, e altceva.

În a doua zi de calm ecuatorial, performanța zilnică a fost doar de 83 mile ; în majoritatea timpului — de două zile — nava abia se tîra. Două medii zilnice mizerabile mi-au spulberat iluziile unei săptămîni de realizări interesante ; sperasem să parcurg 1 150 mile, dar am realizat doar 1 004 mile.

Duminică 23 aprilie am vrut să coc pîine, dar s-a ivit în față un monstruos nor albastru-negru, promițător de gren cu ploaie ;

am aşteptat deci să văd ce va deveni monstrul. A trecut de la nord spre nord-vest, apoi spre vest, apoi spre sud şi de acolo s-a dezlănţuit asupra mea. Tocmai cînd am pus aluatul la dospit, a început şi ploaia. Grenul a ocolit nava trecînd spre vest, apoi s-a îndreptat iar spre sud şi cînd am socotit că scăpasem am băgat pîinea în cuptor. Grenul s-a îndreptat imediat spre nord năvălind asupra navei ca pisica asupra şoarecelui. Grenul a adus cu el vîntul iar cerul părea că s-a golit de toată apa conţinută. Am fost obligat să închid bocaportul şi tambuchiul ca să evit o inundaţie. Din cauza primusului încins, în cabină căldura devenise îngrozitoare. În cea mai rece parte a cabinei erau 87°F (peste 30°C). Cel puţin m-am ales cu pîinea coaptă.

16

În zona alizeelor şi a calmului ecuatorial

Am trecut ecuatorul luni, 24 aprilie de dimineaţă, la 3 h 30', prea devreme ca să sărbătoresc evenimentul. Începea zona calmului ecuatorial, cu lungi perioade liniştite, cu vînturi slabe din toate părţile, intercalate cu averse puternice.

La amiază mă aflam la 21 1/2 mile la nord de ecuator. Căldura era toridă. La fiecare oră îmi făceam duşuri cu găleţi întregi de apă. Podeaua cocpitului îmi ardea tălpile picioarelor goale ; trebuia mai întîi să o răcoresc ca să pot păşi.

Am sărbătorit trecerea ecuatorului cu un pint de bere scoasă din butoiaşul de chilă, închinat în cinstea lui Neptun, tatăl zeilor ; speram că-mi va purta noroc. Întotdeauna trebuie să te pui bine cu cel ce-ţi poate fi de ajutor. Pentru solemnitatea evenimentului, „bărbierul de la bord" a mai făcut o experienţă pe coafura mea.

În călătoria mea prin zona alizeului aveam mereu în faţă obsesia unui ţărm, care, de fiecare dată îmi provoca un adevărat şoc nervos, căci alt pămînt mai apropiat decît Insula Fernando de Noronha situată la 350 mile spre vest şi stîncile St. Peter şi St. Paul, aflate la 200 mile spre babord, nu exista. Cred că fenomenul se datora unei vizibilităţi excepţionale şi că în realitate vedeam partea de deasupra a unor nori foarte depărtaţi, joşi, sub orizont, care imitau perfect conturul unei coaste.

Continuam să navighez încet spre nord. Fiecare milă parcursă spre nord, în calmul ecuatorial, face cît 5 mile străbătute oriunde în altă parte. Ploaia cădea la diferite intervale, sub formă de averse tropicale, cu răpăit de furtună pe acoperişul cabinei. Schimbările neîntrerupte de vînt erau foarte obositoare ; am găsit în jurnal următorul pasaj scris în noaptea de 25 aprilie : „Ducă-se dracului toate, şi voi încerca să dorm !" La amiază am constatat totuşi că

străbătusem 142 1/2 mile, ceea ce însemna o performanţă excepţională pentru calmul ecuatorial. Am verificat nivelul în rezervorul de 40 galoane şi am constatat că în 19 zile am consumat 20 galoane de apă dulce, aşa că am hotărît să-l umplu cît timp mă mai aflam în zona de grenuri cu ploaie.

Nu se mai vedea bine imaginea soarelui în oglinda dezargintată a sextantului, aşa că am hotărît să folosesc micul sextant de avion pe care mi l-a dăruit Maria Blewitt[1], în 1945, după terminarea războiului. Aparatul era foarte uşor de mînuit la bordul unui mic iaht, unde este loc foarte puţin şi am fost mulţumit de el. Avea un singur neajuns: se citea greu altitudinea pe scală; cred că şi Maria a remarcat acest defect.

Îmi lipsea mult Harta pilot pentru Atlanticul de Nord, pe care am uitat s-o iau cu mine. După Hărţile Amiralităţii britanice mă şi aflam între limitele de primăvară (martie) ale zonei alizeului nord-est, dar încă la 600 mile sud de limitele de vară (august). Aşteptam cu nerăbdare alizeul.

În timpul unui gren care a venit însoţit de ploaie, am conectat ghiul la rezervorul de apă dulce nr. 2. Ploaia a fost atît de puternică, încît ghiul nu prididea să preia toată apa, care curgea pe punte făcînd mare zgomot.

De-a lungul celor 24 000 mile de navigaţie realizate pînă la 26 aprilie, în afară de peştii zburători am mai văzut doar un singur alt peşte. La 26 aprilie am văzut însă mii şi sute de mici toni. Făceau tot felul de sărituri în afară din apă, de la săgetări verticale, pînă la curbe lungi, joase. Doi s-au încrucişat în aer, îndreptîndu-se în direcţii opuse. Vreo douăzeci de păsări, cenuşii, cu aripi şi cozi ascuţite semănînd cu porumbeii şi zburînd la fel ca ei planau ţipînd şi plonjau în apă la 10 picioare depărtare de navă. Apăruseră pe la ora 11 şi au stat în jurul navei vreo şase ore. Cred că „Gipsy Moth" era punctul de atracţie a peştilor şi păsărilor. Se adunau parcă, toate, de-o parte şi de alta, precum şi înaintea navei încît nu mai zăreai urmă de pasăre pe tot întinsul mării. Poate că toate acele vietăţi se hrăneau cu peştişorii ce mişunau în jurul lui „Gipsy Moth" crezînd că şi ea este, poate, o balenă.

Eram obligat tot timpul să inventez cîte ceva pentru a înlocui un dispozitiv defect sau pentru a ieşi din vreo încurcătură. Mereu se puneau mici probleme. De exemplu, citeam întotdeauna cînd

[1] Maria Blewitt a condus iahturi în cursa Fastnet şi în alte curse oceanice; este autoare de manuale de navigaţie cu vele. — *N. A.*

eram la masă, dar multă vreme nu am reuşit să-mi imaginez un mijloc de a fixa revista pe masa cu suspensie cardanică din faţa scaunului. Suprafaţa mesei era de numai 12 1/2×17 1/2 inches. Deodată am avut o idee : am desfăcut paginile revistei şi am pus pe masă cîte una singură, la rînd. Acest aranjament mi-a dat posibilitatea să citesc cu interes şi plăcere suplimentele colorate ale ziarelor de duminică pe care le-am adunat cît timp am stat la Sydney. Apoi, trebuie să mai spun că a citi un text aşezat pe o masă cu suspensie cardanică, în continuă mişcare, este un admirabil exerciţiu pentru ochi.

Uneori am asistat la spectacole ciudate. Chiar înainte de traversarea ecuatorului mi s-a părut că „Gipsy Moth" naviga pe o suprafaţă puţin înclinată, anume, urcînd în pantă. Pe moment, n-am dat atenţie acestei impresii, dar cînd m-am aflat la 240 mile nord de ecuator, am făcut aceeaşi observaţie. De astă dată am avut impresia că marea se ridica în pantă, în toate direcţiile, ca şi cum mă aflam în centrul unei farfurii adînci.

Navigam liniştit prin zona calmului ecuatorial, ca pe o cale rezervată doar pentru mine. La 26 aprilie seara, briza a virat la nord nord-est şi a doua zi la amiază am fost sigur că am ajuns în zona alizeului de nord-est ; a început cu o briză slabă, admirabilă pentru navigaţie, cu singurul cusur că era înceată. Am pus lochul în partea de tribord a navei, căci nu mă mai aşteptam la o virare în următoarele 1 400 mile. Pare-se că bătrînul zeu Neptun a fost impresionat de omagiul adus la trecerea ecuatorului, aşa că am mai scos bere din butoiaş şi am băut iarăşi în sănătatea lui, sperînd să-mi aducă mai departe noroc.

Nu aceleaşi satisfacţii le-am avut în activitatea mea culinară. Mi-am preparat o budincă, la care pofteam de mult, dar cînd a fost gata, un acces de rău de mare mi-a stricat tot cheful. Apoi m-am apucat să coc pîine. A fost o nesocotinţă din partea mea să încep operaţia seara deoarece curînd m-a cuprins somnul ; abia mai puteam ţine ochii deschişi, dar a trebuit să păzesc pîinea blestemînd, timp de o oră ! Nu înţelegeam de ce aluatul rămăsese necopt în interior, la partea de jos ; aşa ceva mi se întîmpla pentru prima dată. Pe deasupra, însă, pîinea era bună deşi întotdeauna îmi fusese teamă că tocmai partea de sus a cuptorului nu era suficient de caldă. Mai de grabă cred că cuptorul a fost *prea* încins şi că s-a copt mai repede coaja de jos a pîinii, întărindu-se atît de mult, încît miezul a rămas crud.

Aveam mare poftă de peşte proaspăt. La 28 aprilie am mai găsit pe punte doi peşti zburători, prinşi sub o velă strînsă pe puntea-provă. Fără îndoială, căzuseră la bord mulţi peşti, dar erau luaţi de valuri. Pentru a-i reţine am instalat o bucată de plasă cu ochiuri dese de-a lungul bordului sub vînt al punţii prova ; sistemul a dat rezultate. A doua zi de dimineaţă am găsit doi peşti zburători, care altfel ar fi dispărut. Nu erau mari — cam de 7—8 inches, — tocmai buni pentru o masă. Cred că peştii zburători conţin unele substanţe importante pentru hrană, absente în peştele conservat.

La 29 aprilie am terminat ouăle (să zicem) proaspete şi am mîncat ultimul grepfrut ; mi-au mai rămas doar o lămîie şi o portocală. A fost de mirare că fructele au durat atîta vreme, în condiţii atît de dificile de umezeală, de mişcări violente şi de căldură. Pe de o parte am fost bucuros că s-au terminat ouăle pentru că în ultimul timp deveneam nervos de cîte ori desfăceam unul. Multe se spărseseră în şavirarea de după plecarea de la Sydney şi aproape toate aveau pete de mucegai pe coajă, din cauza umezelii persistente în dulapuri ; în general însă conţinutul era încă bun.

Am consumat şi ultimele brînzeturi. În cabină era un miros din ce în ce mai urît, pe care l-am atribuit mai întîi fructelor sau legumelor intrate în putrefacţie. La o verificare mai atentă am constatat că nu aceasta era cauza, mai ales că mirosul devenise şi mai greţos, accentuîndu-se de cîte ori mă mişcam prin cabină. În sfîrşit, am descoperit că provenea de la cinci bucăţi de brînză închise într-o cutie de material plastic ; un rulou cu hărţi căzuse pe cutie, capacul se deschisese şi mirosul se împrăştiase în toată încăperea. Bucăţile de brînză nu mişunau de viermi, dar înotau într-un fel de zeamă. Îngreţoşat, n-am ştiut cum să le arunc în mare. O altă bucată de brînză înfăşurată în pagini din periodicul „Illustrated London News" avea încă gust bun, dar cam mirosea, aşa că a urmat soarta celorlalte bucăţi : peste bord, spre bucuria peştilor zburători.

Era pe sfîrşite şi provizia de motorină, regretam că nu am luat mai multă. Seara am vrut să instalez o lumină în greement, căci mă aflam pe ruta cargourilor ce navigau între New York şi Cape Town ; pentru a economisi curent electric am instalat un felinar de vînt cu petrol lampant, fabricat la Hong Kong de o firmă americană. Cînd l-am fixat la straiul din pupă flacăra pîlpîia nebuneşte în vînt şi n-am crezut că va rezista aprins mai mult de 30 secunde ; de fapt, vîntul nu a reuşit niciodată să-l stingă.

În noaptea aceea am notat în jurnal :

„Mare eveniment ! Am văzut pentru prima dată Steaua Polară. Teoretic, trebuia să fie vizibilă de cînd trecusem ecuatorul, dar pînă atunci norii şi ceaţa mă împiedicaseră s-o văd. «Gipsy Moth» tresălta tot timpul ; am fost obligat să întrerup trasarea drumului pe hartă, căci nu puteam ţine nemişcate ghearele compasului."

Perioada de bună dispoziţie a fost urmată de noi necazuri produse de durerile din cotul drept ; mi-era teamă de o fisură a osului. Mi-am făcut curaj ungîndu-mă cu tinctură de arnică. Durerea nu mă lăsa să dorm şi am descoperit că se mai liniştea cînd ţineam cotul deasupra capului ; din păcate însă, îndată ce adormeam braţul îmi cădea pe obraz şi mă trezea.

Mai tîrziu am constatat că braţul nu mă durea atunci cînd trăgeam ceva cu mîna lovită, sau cînd mă susţineam de ceva, lucru foarte curios. În schimb, mă durea cînd împingeam ceva cu mîna sau chiar cu un singur deget. Am bandajat totul cu o fîşie de tifon lungă de 4 yarzi şi durerea a mai cedat.

Numai la gîndul consecinţelor pe care puteau să le aibă o fractură mă apuca ameţeala. A fost o zi groaznică. În afară de necazul cu braţul îmi era rău de parcă aş fi fost otrăvit ; abia mă ţineam pe picioare, aveam ameţeli şi îmi vîjîiau urechile. După o treabă cît de neînsemnată trebuia să mă întind pe cuşetă din cauza oboselii. Am reuşit totuşi să fac tot ceea ce era necesar, blestemînd şi bombănind ; de altfel, cifra realizată a fost frumoasă ; 182 1/2 mile. Brusc, după amiază am descoperit de ce mă simţeam atît de rău : şampania australiană, era de vină ; de fiecare dată aveam o stare proastă, iar uneori credeam că aveam un acces de rău de mare. Noaptea trecută băusem o jumătate de sticlă de şampanie. La urma urmei. O jumătate de sticlă însemnau doar două pahare, totuşi mă simţeam realmente bolnav, parcă eram intoxicat. Cred că şampania era alterată. Toată ziua de 30 aprilie mi-a fost încă teribil de rău, cu vîjîieturi în urechi şi cu senzaţia ciudată că eram pe cale de a pluti în aer. Am luat o linguriţă de bicarbonat de sodiu dizolvat în apă, cu speranţa că-mi voi reveni. Ziua de 1 mai nu a fost mult mai bună, dimpotrivă, una dintre acelea în care toate îţi ies pe dos. Peştele zburător preparat pentru micul dejun l-am ars, deşi în interior a rămas crud ; pe deasupra, a mai fost şi prea gras. Pîinea era necoaptă cu toate că o lăsasem în cuptor 1 1/2 ore. Mă tot loveam în cotul bolnav, mai ales pe treptele tambuchiului, cînd manipulam manivelele pompelor de apă de mare, de apă dulce şi

pentru golirea resturilor de la bucătărie, precum și de marginile ascuțite ale vinciurilor din cocpit. Am mai făcut și prostia de a încerca să forțez manivela de terțarolare a ghiului velei mari ; dispozitivul se înțepenise și făcînd un efort puternic pentru a roti manivela, am scăpat-o și m-a lovit groaznic tocmai în cot. Furios pe mine am scris în jurnal : „Sînt veșnic nemulțumit ! Bine că sînt în stare să pompez apele și să manipulez vinciurile, nu trebuie să cer ca totul să funcționeze perfect. Slavă Domnului, mă pot servi destul de bine de braț și mă simt destul de în formă ca să iau micul dejun."

Problemele navigației îmi dădeau de gîndit. În locul unde mă aflam la 1 mai, soarele trecea aproape deasupra capului, la 30 minute de unghi față de navă, ceea ce corespundea cu 30 mile pe suprafața globului. În cîteva minute trecea de la est, la vest. În 16 minute am executat cinci observații la soare și la amiază poziția estimată avea o diferență de o milă față de patru dintre aceste observații. Realizarea zilnică a fost frumoasă : 171 mile — adică 678 mile în patru zile — deci o viteză medie cu puțin peste 7 noduri.

Intoxicația (sau ce-a fost) m-a dat gata ; toată ziua de 2 mai am stat culcat, încercînd să dorm. Odihna mi-a făcut bine ; era și timpul pentrucă seara vîntul s-a întețit, navigația mergînd din ce în ce mai greu. Am îmbrăcat din nou pantalonii și puloverul, trist la gîndul că s-a terminat vremea călduroasă. Trebuia să scot la iveală pijamalele și mai multe cuverturi. Am instalat din nou în greement felinarul chinezesc, fabricat la Hong Kong, înjurînd copios de cîte ori mișcările navei mă aruncau dintr-o parte într-alta. Felinarul era parcă miraculos : pîlpîia nebunește, dar rămînea aprins ori cît de tare sufla vîntul sau se agita nava ; dar asta nu era totul : dimineața nu reușeam decît cu greu să-l sting ! În amurg am văzut un pește zburător trecînd ca o pasăre, la 6 picioare distanță. Alți trei au apărut chiar în fața etravei, au cotit scurt în formație, ca să evite nava și au zburat sub vînt. Peștele zburător este admirabil prevăzut cu cele necesare de parcă ar fi realizat după un proiect foarte bine pus la punct.

„Gipsy Moth" naviga cu viteză în zona alizeului de nord-est. Marea era agitată ; uneori vîntul atingea 30 noduri. Nava era înclinată tot timpul spre babord, în medie cam cu 35°, ajungînd uneori pînă la 55°. Douăzeci și patru de ore pe zi la această în-

clinare și marea agitată făceau extrem de neplăcută viața în cabină, eram însă hotărît să navighez la viteză maximă, să exploatez tot ceea ce putea da „Gipsy Moth“ [1]. Pentru a ajunge la viteza maximă cu vînt strîns, nava era obligată să ia o înclinare de între 20 și 45°. În valurile mari ale apelor antarctice nu îndrăzneam să o las să atingă acest unghi de înclinare la viteză maximă, căci un val ceva mai mare o putea face să șavireze. Dar aici, în zona alizeului, nu mă temeam de valuri excepționale. La 2 mai, realizarea zilnică a fost de 170, iar la 3 mai, de 188 mile.

„Gipsy Moth“ lupta cu vremea rea, înfrunta valurile și intra în ambardee. Din cauza brațului dureros mi-a trebuit multă vreme ca să schimb focul de 300 cu cel de 200 picioare pătrate. Este surprinzător cît de multe lucruri îndeplineam cu acel braț, cu toate că sînt aproape ambidextru [2]. Oricît de puțin foloseam brațul, acesta se resimțea ; mai jos de cot apăruse o umflătură lunguiață, fierbinte la pipăit și foarte sensibilă [3]. La 3 mai, la amiază, am constatat că îmi mai lipseau doar 164 mile ca să termin săptămîna cu o realizare de 1 200 mile și — acțiune contra rațiunii — m-am dus să ridic vela de capă. Îndată, „Gipsy Moth“ s-a ambalat. Am notat în jurnal : „Cu această velă în plus, puntea sub vînt va ajunge să fie complet sub apă.“

Cu toată durerea din cot, a doua zi de dimineață am reușit să ridic vela mare, după ce am coborît vela de capă. Am rămas cu brațul bandajat ; mă simțeam mai bine astfel și era mai ferit de lovituri. La amiază notam triumfător în jurnal : „Bravo ! S-a făcut ! Cu performanța de azi de 179 mile ajung la un total săptămînal de 1 215 mile.“

Evenimentul merita să fie sărbătorit și împreună cu bătrînul Neptun am făcut din nou apel al butoiașul cu bere. Bătrînul merita să-l cinstesc, pentrucă numai în condiții extraordinare, întîlnite o singură dată în viață, un navigator solitar poate să realizeze o asemenea performanță. Vîntul era satisfăcător, fără a fi ca de

[1] Pentru a avea o idee cît de neconfortabilă era viața la bordul navei „Gipsy Moth“, înclinați la 35° scaunul pe care ședeți și închipuiți-vă că trăiți în aceste condiții timp de nouă zile, pretutindeni, în bucătărie, în sufragerie și în dormitor ; în plus, imaginați-vă că în tot acest timp mai suportați și zdruncinăturile unei căruțe avînd roțile cu șine de fier și trecînd numai peste bolovani. — *N.A.*

[2] Ambidextrie : capacitatea de a folosi ambele mîini cu aceeași îndemînare. — *N. T.*

[3] De fapt, aveam un hematom și două mici fisuri deasupra cotului. — *N. A.*

obicei, însoţit de mare agitată ; sufla din direcţia convenabilă şi, pe deasupra, aveam certitudinea că nici vîntul, nici marea nu se vor înfuria brusc ca să pună în primejdie nava. Am scos un pahar de bere pentru Neptun şi unul pentru mine ; pe al bunului bătrîn l-am deşertat în ocean, în sănătatea lui. (N-aş fi surprins ca, după această călătorie, să devină un obicei al familiei această bere Whitbread).

În luna aprilie navigasem aproape exact pe vechiul drum al cliperelor. Marea devenise de un albastru mai închis şi la 5 mai „Gipsy Moth" a început să traverseze printre lungi brazde de alge brune-gălbui, caracteristice Mării Sargasselor, orientate în sensul vîntului. Mai dăinuia încă o briză slabă din nord, nord-est. Ajunsesem la limita zonei alizeului de nord-est (este mult mai frumoasă şi mai expresivă denumirea franceză *alizé*, decît englezescul *Trade Wind* [1]. Mă bucuram de ceea ce presupuneam a fi un ultim galop de navigaţie prin această zonă. La amiază, observaţia la soare mi-a confirmat încă o frumoasă realizare zilnică de 180 mile. De safranul cîrmei automate s-a prins o masă de alge şi nu ştiam cum să o îndepărtez. Nu puteam să o înlătur cu cangea din cauza presiunii mari a apei şi m-am decis să încerc mai tîrziu, dacă nu se desprindea singură.

„Gipsy Moth" a revenit la urîtul său obicei de a cădea sub vînt sau de a se situa chiar în vînt, oprindu-se. La ora 21 notam în jurnal :

„La dracu ! începînd de la 14 h am tot reglat la vele. Îndată după prînz aveam chef să dorm. Pînă atunci nava mersese admirabil dar după aceea, cum mă întindeam pe cuşetă şi începeam să dorm, nava venea în vînt de *cinci ori* şi dacă nu interveneam, se imobiliza. Tot trăgînd scotele şi agitîndu-mă, braţul îmi este din nou foarte dureros."

În timpul nopţii m-am sculat să caut ceva codeină, căci durerile din braţ nu mă lăsau să dorm. Am citit un capitol din cartea *Tarka the Otter (Tarka, vidra)*, scrisă de vechiul meu prieten Henry Williamson. Este povestea despre vidra Tarka şi o consider astăzi tot atît de interesantă ca atunci cînd a fost scrisă.

[1] Literal, *Trade Wind* înseamnă „Vîntul comerţului" ; desigur o reminiscenţă a vremurilor cînd velierele comerciale engleze foloseau acest vînt în călătoriile lor. — *N. T.*

La 6 mai, la amiază, realizasem 175 de mile în ultimele 24 de ore. După masă am ieşit din zona alizeului, care a durat mai mult decît mă aşteptam şi mă aflam cu 200 mile la vest de Drumul cliperelor pentru luna aprilie. Cred că velierele aşteptau pînă cînd încetau alizeele şi apoi virau spre nord. În ultimele opt zile „Gipsy Moth" a parcurs 1 416 1/2 mile aproape în linie dreaptă. Aceasta corespunde unei viteze zilnice de 177 mile sau 73/8 noduri [1]. A fost cea mai favorabilă perioadă pentru navigaţie şi cu cea mai frumoasă vreme, din cursul călătoriei.

[1] Pentru comparaţie, „Pen Duick III" cea mai rapidă navă în cursa Fastnet din 1967, pilotată de vechiul meu rival şi prieten Eric Tabarly, a realizat o medie zilnică de 166 mile, întîlnind însă pe alocuri vînturi variabile. — *N. A.*

17

În sfîrşit, o navigaţie plăcută!

În condiţii de aproape calm am început un şir de nesfîrşite volte cu vînt din pupă, apoi operaţii de reglare a velelor şi a cîrmei automate de fiecare dată cînd „Gipsy Moth" vira şi îşi masca toate velele. Munceam din greu, dar vremea era splendidă. Stam în cockpit privind soarele apunînd într-o mare aproape neclintită, cu suprafaţa lucitoare. Ascultam muzică de Ravel şi de Gershwin, înregistrată pe bandă de magnetofon ; nu-mi puteam dori ceva mai plăcut. La 7 mai, pentru prima oară după dublarea Capului Horn am întîlnit o navă : „Esso Winchester". Spre desperarea mea am constatat că acel prim contact cu oamenii mă făcea să tremur de emoţie ; mi-am dat seama că trei luni de singurătate constituie un regim care lasă urme. Te comporţi ca de obicei dar parcă o oarecare schimbare intervine în modul de gîndire. Frumuseţea şi farmecul naturii se amplifică, privite parcă cu lupa şi viaţa îţi pare trăită din plin.

Prinsă în calm „Gipsy Moth" se tîra cu două noduri sau chiar mai puţin, dar nu mă îngrijoram. Pe undeva, începea să-mi pară rău de apropierea sfîrşitului călătoriei. Traversam încet printre brazdele de alge din Marea Sargasselor care se înfăşurau pe safranul cîrmei automate, abătînd nava de la drum ; o adevărată calamitate. Abia reuşeam să le curăţ de pe safran că se şi depuneau altele, încetinind mersul navei şi dereglînd cîrma automată.

La 10 mai am hotărît să înlocuiesc paleta cîrmei automate cu cea luată de rezervă şi depozitată în postul prova. Bănuiam că jocul mare al şuruburilor care o fixau pe ax producea tulburări în funcţionarea dispozitivului. Am lucrat toată dimineaţa la această înlocuire, o operaţie foarte incomodă : un suflu de vînt ceva mai puternic îmi putea smulge paleta din mînă. Dar norocul a fost de

partea mea ; marea a fost calmă, briza a slăbit și nu s-a întîmplat nici un accident. La amiază paleta cea nouă era montată și părea să funcționeze satisfăcător.

În aceeași zi, după amiază, am văzut un alt cargobot, departe, înapoia pupei, îndreptîndu-se spre nord-est ; am notat în jurnal :

„În sfîrșit, de cînd am instalat paleta cea nouă sînt liniștit în privința cîrmei automate. N-am mai avut necazuri, cu toate că mă aflam în perioadă de calm aproape plat. Cred că paleta veche era prea grea din cauza contragreutății și a lemnului suplimentar adăugat în urma reparației făcute la Sydney. Apoi, din cauză că găurile din lemn erau deteriorate și lărgite de știfturile axei, paleta era forțată să execute un arc destul de mare înainte de a putea acționa cîtuși de puțin. Șurubul care traversa axul se rosese și el, ajungînd de grosimea unui băț de chibrit, iar cînd am încercat să-l extrag din cadrul de lemn, s-a rupt. Pînă la Plymouth mai sînt de parcurs 2 164 mile. Degeaba m-am lăudat cu marea mea realizare pe opt zile ; orice bătrîn marinar știe că nu-l poți lua la vale pe Neptun, fără răsplată! Iată rezultatul: doar 310 1/2 mile realizate în ultimele patru zile, și nici acestea în direcția convenabilă ; de multă vreme sînt în zonă de calm și nici o perspectivă să se termine curînd !"

La 11 mai vremea nu se schimbase. În zorii zilei, marea părea ca pielea unsuroasă a unui imens monstru sub care freamătă viața. Mai tîrziu, în cursul dimineții, am observat că briza începea să încrețească slab suprafața apei și în scurt timp „Gipsy Moth" a atins cinci noduri. Dar vîntul își bătea joc de mine ; am făcut voltă spre est, dar el m-a fugărit, silindu-mă să mă întorc pînă ce am ajuns cu capul navei spre sud. Am refăcut volta spre nord ; vîntul a revenit la direcția inițială și mă împingea spre nord-vest. Mă durea încă destul de tare brațul. Nu-mi place să iau medicamente, dar în noaptea aceea n-am avut încotro, am mai luat o codeină. Am constatat cu surprindere nu numai că mi-a alinat durerea, dar a doua zi de dimineață cotul arăta mai bine, aproape dispăruse inflamația.

M-am sculat mai tîrziu căci în timpul nopții, aproape oră de oră am ieșit pe punte pentru a regla velele. M-am apucat serios să pun în ordine cîrma automată. Am fixat o bucșe nouă la cel mai mare dintre cei doi rulmenți ai axei orizontale longitudinale. Pentru aceasta, am fost obligat să demontez mai întîi tot dispozitivul, iar

cea mai dificilă operație a fost deconectarea safranului. Prietenii australieni care l-au reparat lucraseră cu mare precizie, dar între timp lemnul s-a umflat și nu am putut scoate safranul decît scobind lemnul. Operația era foarte dificilă : trebuia făcută în afara bordului pupei, fiind obligat să lucrez numai după pipăit, fără să pot vedea ce făceam. Am scos-o totuși la capăt. Nu mai spun cît am avut de luptat cu greutatea enormă a safranului. M-a ajutat mult vremea, care din fericire a fost calmă. După revizia întregului dispozitiv, am fost convins că va funcționa mai bine.

În noaptea aceea scriam în jurnal :

„Nestatornica lună este iarăși sub Venus, cu vîrfurile secerii în sus. Noapte minunată. Cu fiecare noapte steaua polară urcă tot mai sus pe boltă. Cu muzică și cu un rest de rom Baccardi noaptea aceea a fost una dintre cele mai plăcute din toată călătoria."

Brațul mergea tot mai rău ; la 14 mai, inflamația de la capătul cotului s-a înroșit, avînd aspect de furuncul sau de arsură. Era lungă de 3 inches, lată de 1 inch și jumătate, tare ca piatra. De două ori am pus tinctură de arnică, dar mi s-a părut că irită. Am reușit să trec noaptea fără să mai iau un calmant. Brațul era mai puțin dureros cînd îl lăsam atîrnat peste marginea cușetei. După amiază, am întîlnit M/S [1] „Missouri" venind de la New York, care mi-a dat un ocol ca să mă vadă mai bine ; am schimbat saluturi de sirene. Așteptam o acalmie ca să ridic velastraiul mare ; imediat ce „Missouri" s-a îndepărtat, am executat manevra. Am scris în acea seară în jurnal :

„În ultima săptămînă, — a cinsprezecea de cînd sînt pe mare — am avut cea mai mică realizare : numai 509 mile. De vină sînt zonele de calm și brizele slabe întîlnite în părțile anticiclonului insulelor Azore, făcînd parte din sistemul de presiuni înalte din Atlanticul de Nord. După slaba realizare din săptămîna trecută, o binemeritată răsplată : în ultima săptămînă — a paisprezecea — am înregistrat cea mai bună performanță din toată călătoria : 1 244 1/2 mile. Vremea a devenit destul de rece. După amiază și apa mării era rece ; cred că am pătruns într-un braț al Gulf Streamului, coborînd din nord-vest."

[1] *Motor Ship :* Navă cu motor. — *N. T.*

Pînă la urmă vîntul a devenit mai favorabil şi la 15 mai „Gipsy Moth" naviga cu vînt din pupă, cu un foc ridicat pe scondru. Am căutat să-mi amintesc cînd am mai navigat ultima dată cu vînt din pupă ; cred că a fost la Capul Horn. După multe mii de mile de navigaţie cu vînt strîns era o nespusă plăcere să navighez cu vînt din pupă.

Am cedat tentaţiei de a mai lua o codeină, nu atît ca să-mi aline durerea braţului, cît pentru ca să dorm, căci durerea nu mă lăsa să mă odihnesc. Aveam teribilă nevoie de somn ! Iată un extras din jurnalul de bord din dimineaţa următoare (16 mai), în care se explică motivul :

„8 h 25. De la 7 h 15′ am executat pe punte următoarele : trecut gaiurile din provă şi pupă de la scondrul din tribord la cel din babord, apoi ridicat scondrul ; îndată ce vinciul a fost liber, am întins balansina scondrului ; am desfăcut focul de furtună de 300 picioare pătrate de la straiul tribord al arborelui trinchet şi l-am trecut (mai tîrziu) tot la babord. După ce am reglat scota la lungimea necesară, am fixat colţul focului de 300 picioare pătrate la capătul scondrului. Am ridicat vela ; am reglat balansina, parîma şi gaiurile, pînă cînd vela a dat rezultate satisfăcătoare ; am schimbat velastraiul mare de la babord la tribord (bineînţeles, mai întîi l-am coborît, apoi l-am ridicat din nou !)."

Ceva mai tîrziu, în aceeaşi zi, a urmat o agitaţie teribilă, declanşată de o aversă de ploaie, aparent nevinovată : a început cu un potop şi am montat ţeava de la ghiul velei mari la rezervorul mare de colectat apă dulce. În timp ce mă aflam pentru cîteva momente jos în cabină aranjînd ţevăria, vîntul s-a schimbat din direcţia opusă; din fericire, nu era prea puternic, dar destul de tăios. Erau ridicate 1 550 picioare pătrate de suprafaţă velică (un teren de tenis are o suprafaţă de 2 106 picioare pătrate). Schimbarea vîntului a mascat toate velele. Focul montat pe scondru mă împiedica să pun în pană, aşa că am fost obligat să cobor velastraiul mare, sau mai bine zis, să filez funga, căci vela umezită, presată puternic de straiuri şi de sarturi, nu putea fi coborîtă. Pînă la sfîrşit am coborît toate cele trei vele din provă. Cînd potopul s-a terminat, am ridicat din nou velastraiul mare şi am pornit la drum, dar îndată ce am coborît în cabină, vîntul a trecut din sud, suflînd destul de puternic. Velele erau iarăşi toate mascate şi nu puteam să filez velastraiul artimon,

căci sartul ghiului înțepenise în tachet. În sfîrșit, am fost obligat să pun nava la capă din cauza unei noi furtuni cu ploaie, așteptînd ca vîntul să se decidă. În acest timp eram bucuros că apa de ploaie curgea șiroind în rezervor ; adunasem 40 galoane, suficientă ca să-mi ajungă pînă la Plymouth (mai ales că nici nu prea mai aveam gin ca să-l amestec cu apă !). O dată agitația terminată, mi-am oferit un rom fierbinte cu lămîie, și el bine meritat.

Traversarea zonei Anticiclonului Azorelor a fost perioada cu cel mai mic parcurs săptămînal realizat, dar, în același timp, partea cea mai agreabilă a călătoriei. În amurg, stam în cocpit și mă cinsteam cu gin roz, ascultînd muzică. Am colectat cîteva ciudate specii de alge din Marea Sargasselor ; între altele o oribilă creatură, ca un dinozaur în miniatură cu șase picioare butucănoase, fiecare terminat cu o ventuză mare, pe care o fixa, ici și colo, pe cîte o algă. Într-o găleată cu apă am pus exemplare dintr-o specie de sifonofore [1] ; cu vezicele lor colorate în albastru-mov, se învîrteau în jurul pereților găleții și m-am minunat cum proiectau ca niște fulgere lungile lor tentacule subțiri. Dar nici una dintre acele creaturi bizare, nici crabii nu se devorau și nici nu se atacau între ele.

La 17 mai un banc de pești înrudiți cu delfinul a apărut înotînd leneș la suprafața apei, pe la pupa navei ; apoi am zărit peștii la o milă mai spre nord. Era cald ; mă simțeam fără vlagă, obosit și prost dispus. Mă plictiseau conversațiile prin radio ; nu aveam chef să fac altceva în afară de operațiile strict necesare pentru navigație. Pe semne că brațul dureros contribuia la proasta dispoziție ; în timpul agitației de ieri l-am lovit zdravăn de două ori pe cînd manevram scondrul.

A doua zi de dimineață am văzut o navă cu motor, la un relevment de 255°, îndreptîndu-se spre mine. Dormisem bine, brațul mă durea mai puțin, dar durerea se extinsese spre subțioară ; am presupus că infecția se întindea spre ganglioni. Nava cu motor era „Sea Huntress", închiriată de ziarul „Sunday Times" ca să mă descopere pe drum. Preferam să fiu lăsat în pace să-mi văd singur de treburi.

[1] În engleză, *Portuguese man-of-war ;* sifonofore mari, din genul *Physalia,* avînd o vezică la partea superioară cu ajutorul căreia plutește la suprafața apei. — *N. T.*

„Sea Huntress" s-a apropiat de „Gipsy Moth" și cineva de pe ea mi-a oferit o sticlă cu gin pe care am refuzat-o. Așteptam să se îndepărteze ca să pun în pană. Prezența ei m-a plictisit toată noaptea, căci am fost obligat să-i veghez mersul ; nu știam, la început, dacă nu cumva era un vas de pescuit ton, care avea drept de prioritate. Cît timp a stat ziua în apropierea mea, luînd fotografii, nu mi-am văzut de treburile obișnuite, iar micul dejun l-am luat doar după ce s-a îndepărtat. Voiam să pun în pană dar pentru asta trebuia să cobor scondrul orientat spre babord, pentru ca, după punerea în pană, să ridic scondrul în bordul opus ; evitam să execut operația știindu-mă observat de aproape de cei de pe „Sea Huntress" și-mi dădeam bine seama cît de neîndemînatic și de nemarinărește mă comportam din cauza brațului dureros.

După ce „Sea Huntress" s-a îndepărtat și am terminat lucrul pe punte, am notat în jurnal :

„Ieri am traversat ruta parcursă împreună cu Sheila în 1960, la bordul lui «Gipsy Moth III», după prima cursă transatlantică solitară și după o escală extrem de agreabilă la Fayal. Mă năpădesc amintirile : marea pustie și cerul par aceleași. Cînd zburam solitar deasupra întinderilor mărilor, am ajuns la convingerea că, prin experiență, începi să fii în stare să-ți stabilești poziția destul de exact, după aspectul mării, văzută de sus."

Puțin înainte de amurg am încercat să fotografiez un delfin scărpinîndu-și spinarea de etravă. Făcea parte dintr-un cîrd care se juca traversînd în viteză valul etravei, pentru a reuși să atingă coca navei fără a fi lovit de creasta etravei. Am încercat să merg cît mai liniștit pînă la postul provă ; probabil însă că am făcut zgomot, căci toți delfinii au dispărut, cu excepția unuia singur care înnota agitat, trecînd dintr-o parte într-alta înaintea etravei, întocmai ca un copil pierdut de tovarășii de joacă.

În tot timpul zilei de 19 mai n-am executat decît manevrele și operațiile necesare navigației, am mîncat și mi-am aplicat pe braț comprese calde ; inflamația începuse să supureze și am bandajat compresele cu o fașă. La 20 mai mai aveam 1 200 mile pînă la Plymouth. Cum o asemenea distanță o realizasem numai într-o singură săptămînă de călătorie, începeam să întrezăresc posibilitatea de a ajunge la Plymouth cam în aceeași perioadă de timp.

Am reușit să sporesc viteza, realizînd în acea zi 179 mile, iar în a doua zi, 21 mai, 171 mile. Hula era puternică. Am refăcut cusătura velastraiului mare, o operație tare neplăcută ; mă durea spatele, pe semne din cauza plictiselii că doar nu coseam cu spatele !

Noaptea vremea s-a înrăutățit ; s-a pornit un vînt puternic de 35 noduri. În cabină nu mă puteam ține pe picioare iar statul în cocpit sau pe punte era cam periculos. Am început operația lungă și anevoioasă de ridicare a velelor de furtună la pravă.

În zori, la 3 h 30′ marea și cerul aveau un aspect sălbatic. Toată noaptea, cu două vele mici la pravă, „Gipsy Moth" a realizat 5,85 noduri, cu vînt mare, larg. Mă tot gîndeam să adaug și vela artimon terțarolată, dar matiseala fungii velei artimon s-a desfăcut la partea de sus a arborelui și s-a lăsat în jos prin interiorul arborelui, iar vela la exterior. Aveam neapărată nevoie de acea velă, dar vremea nu-mi permitea să mă cațăr pe arbore ca să înlocuiesc funga. Am hotărît să folosesc funga velastraiului artimon, aflată în partea dinainte a arborelui, dacă o puteam trece peste crucetă. Am încercat să o trag peste crucetă cu ajutorul unei cängi, stînd în picioare pe ghiul velei artimon ; dar cangea era grea, din lemn de mahon și umflată de apă, astfel că n-o puteam menține sub presiunea vîntului. Am încercat atunci să mă cațăr pe arbore, dar m-a apucat un cîrcel în piciorul lovit înainte de plecarea în călătorie, așa că am renunțat. Pînă la urmă, m-am lămurit ce aveam de făcut. Dintr-o fungă de pavilion de rezervă, am confecționat o bandulă cu greutate la capăt, pe care am aruncat-o peste crucetă, dar luată de vînt parîma bandulei s-a încolăcit în jurul întregului greement ; pînă la sfîrșit, după numeroase eșecuri, am trecut bandula de cealaltă parte și am reușit să trag funga cu ea. Am fost bucuros că am ridicat din nou vela artimon, cu toate că eforturile mi-au trezit durerea din braț.

Noaptea următoare (22—23 mai) am dormit zdravăn peste patru ore, după ce la 3 h 30′ mi-am doftoricit brațul cu comprese calde. Am folosit în acest scop o pînză pe care era imprimată o vedere cu fațada Camerei Comunelor ; mi se părea că menține mai bine căldura. Cînd m-am trezit am crezut că lochul se defectase iarăși, căci acul stătea aproape nemișcat la limita de 10 noduri. M-am ridicat de pe cușetă fără tragere de inimă și am constatat că, după înregistrările lochului, în ultimele 4 ore și 52 minute „Gipsy Moth" a parcurs 41,9 mile, adică realizase o viteză medie de 8,6 noduri. Am ieșit pe punte ca să mai reduc din vele ; puntea, sub vînt, clocotea sub revărsarea valurilor și din cînd în cînd jumătatea ghiului se scufunda în valuri. Alura navei era splendidă, dar în această fază a călătoriei nu era cazul să am neplăceri. Am privit în sus, la greement ; totul părea în ordine ; totuși m-am hotărît să cobor vela mare, apoi vela artimon și focul de drum, lăsînd numai velastraiul

de furtună. Cu această singură velă mică „Gipsy Moth" înainta totuşi cu 5 1/2 noduri. Marea era agitată din cînd în cînd cu valuri foarte mari, iar vîntul ajungea pînă la 40 noduri.

Toată ziua aceea „Gipsy Moth" a avut o alură bună, cred că dorea să acosteze cît mai curînd la locul său de la cheiul Plymouth ! În ultimele cinci zile străbătuse 810 mile, realizînd o medie zilnică de 162 mile. În noaptea aceea am pregătit şi pus în funcţiune luminile *Not-Under-Control ;* m-am mirat că funcţionau, după o atît de lungă pauză. Aşezate pe etravă, una deasupra celeilalte, cele două lumini roşii arătau că „Gipsy Moth" nu era guvernată şi le aprindeam cînd mă pregăteam să dorm, în timp ce navigam noaptea pe o rută frecventată de vapoare. În principiu, un velier care navighează are prioritate asupra altor nave, cu excepţia celor de pescuit ; în general, chiar acestea se dau la o parte cînd văd venind luminile roşii *Not-Under-Control.* Cu aceste două lumini roşii, la care se adăugau luminile de drum : lumina de furtună şi lampa portativă din cocpit, „Gipsy Moth" părea un pom de Crăciun ! Dar prioritatea nu foloseşte prea mult în cazurile marilor nave ; acestea nu se aşteaptă să întîlnească un iaht în plină mare şi cîteodată nici nu au un om de cart.

Indicatorul de nivel al rezervorului de motorină arăta că mai erau două galoane ; am mai descoperit un bidon de plastic cu încă două galoane şi l-am deşertat şi pe acesta în rezervor. Nu voiam să risc ca atunci cînd rezervorul se golea să intre vreo bulă de aer în conductele de alimentare tocmai cînd trebuia să încarc acumulatoarele. Cu cele aproape patru galoane din rezervor şi încă două galoane rezervă eram liniştit, chiar ţinînd seama că aveam nevoie să aprind multe lumini noaptea în timpul străbaterii Canalului Mînecii.

La 25 mai, 2 h 30′, mare eveniment : după ce am executat o voltă, am coborît în cabină şi, scotocind într-o ladă, am găsit o lămîie proaspătă. Am stors-o şi m-am delectat cu miere caldă cu lămîie ; probabil că mi-a fost de folos la dormit, căci la 8 h 30′, cînd mi-a parvenit bîzîitul a două avioane „Shackleton" ale Forţelor aeriene regale britanice dormeam încă. Eram atît de dus în lumea visurilor, că am înjurat fără să mă mişc de pe cuşetă. Apoi mi-am spus că nu se cuvenea să mă port astfel după ce îşi dăduseră atîta ostenelă ca să mă descopere. M-am sculat, am ieşit pe punte şi am ridicat flamura Escadrei regale de iahturi şi pavilionul „White Ensing", prima dată de la plecarea din Australia.

În strălucirea soarelui şi pe marea albastră „Gipsy Moth" înainta repede spre Canalul Mînecii, rulînd şi zburdînd ca şi cum îşi manifesta bucuria apropierii de casă. Ce diferenţă, cînd străluceşte soarele ! Sînt emoţionat de această navigaţie rapidă a micii mele nave, cu speranţa de a ajunge la linia de sosire peste 50 sau 60 ore. Credeam atunci că voi trece linia de sosire duminică 28 mai, la ora 11 dimineaţa, adică după o călătorie de 119 zile sau 17 săptămîni ; o durată mult mai lungă decît sperasem. Desigur că erau de vină dificultăţile de navigaţie întîmpinate, dar ar fi trebuit să le prevăd. E drept că navigaţia în Atlantic mi s-a părut plăcută, căci a fost lipsită de temerile continui pe care le suportasem în apele antarctice. Apoi se uită repede că într-o călătorie cu o durată atît de lungă, nu numai nava este cauza necazurilor ci mai sînt şi unele stări de spirit care, oricît ai vrea să te faci că nu le observi, îţi pun stăpînire pe suflet ; una dintre aceste stări de spirit se cheamă frica. Uneori eşti cuprins de sentimentul inutilităţii acestui efort neîntrerupt, ziua şi noaptea, timp de patru luni ; este o încercare dificilă.

De obicei, la sfîrşitul unei călătorii solitare mă temeam de primul contact cu ţărmul, dar de data aceasta mă simţeam mai relaxat, mai resemnat la gîndul celor ce urmau să se întîmple. Poate că precedentele mele călătorii nu au fost atît de lungi. Ce efect au avut oare asupra mea cele patru luni de singurătate ? Ce obiceiuri voi fi deprins ? Un asemenea obicei, incompatibil cu viaţa în societate şi care se manifesta destul de puternic, era acela de a putea dormi la orice oră din zi ; niciodată nu mă săturam de somn. În mod obişnuit, mă sculam de şase ori pe noapte. În ultima noapte, destul de calmă, m-am trezit doar de patru ori ; am dormit mai adînc pentru că luasem calmante mai multe din cauza durerii din braţ. Mă îndopam cu copioase mici dejunuri, dar deseori mă opream la mijlocul lor pentru a trage un pui de somn. Îmi reproşam : „Peste cîteva zile, în timp ce voi cina la Londra invitat undeva, ce va spune gazda dacă, după supă, voi cere să fiu lăsat să dorm zece minute înaintea felului următor".

Apoi, mai căpătasem obiceiul de a sta de vorbă cu mine însumi ; este un obicei considerat drept semn de scrînteală, poate fiindcă aşa obişnuiesc să se manifeste nebunii.

În legătură cu toate aceste frămîntări iată un pasaj din jurnalul de bord :

„Am crize de acest fel şi aproape am renunţat să lupt contra lor. În general se manifestă atunci cînd am probleme dificile sau o

situaţie grea de rezolvat. Dar cred că sînt utile ; de exemplu, cînd efectuez o observaţie la soare, fac mai puţine erori dacă rostesc cifrele cu voce tare. Cînd mă aflu în vreo dificultate, cînd, prins într-un gren, toate merg anapoda, sau cînd nava scapă de sub control, reacţionez mult mai uşor dacă spun cu voce tare ce manevră urmează să execut. Probabil că prin aceasta ies din panică, iar creierul zbătîndu-se în rezolvarea mai multor acţiuni deodată, intră în calm."

Am scos hărţile cu partea vestică a Canalului Mînecii. În noaptea aceea am intrat în zona reprezentată pe harta la scară mare, nr. 1 598, cu indicaţia adîncimilor platformei continentale ; în această zonă se trece pe o distanţă de cîteva mile, de la adîncimi de peste 2 000 fathomi, la unele de mai puţin de 100 fathomi. Mi-am amintit că în partea aceea, de obicei, am dat întotdeauna peste o flotilă de toniere, aşa că din nou am pregătit şi aprins luminile *Not-Under-Control.*

De cîteva zile, hula era puternică, impresionantă şi am încercat să iau cîteva fotografii. (Incidental adaug că cel mai eficace mijloc de a potoli o hulă constă în a încerca să o prinzi în fotografie). Am aşteptat o oră într-o poziţie foarte dificilă dar nu s-a produs nici una care să merite a fi fotografiată. Dar cum am coborît în cabină şi mi-am scos veşmintele de punte, trei valuri enorme au izbit cu zgomot nava, inundînd realmente puntea ; ce straşnică fotografie aş fi putut face ! Valurile păreau acum destul de prietenoase ; nu mă mai temeam nici de cel înalt de 60 de picioare care mă pîndea din spate înainte de a se năpusti.

În dimineaţa următoare m-au trezit alte două avioane „Shackleton", dar nu m-am mai deranjat din cuşetă. Cred că făceau antrenamente de urmărire a submarinelor. La prînz, a apărut o şalupă a Radio-televiziunii britanice. Vîntul se potolise. Am încercat, fără succes, să repar lumina de drum de la tribord ; dintre toate accesoriile, prost concepute, care m-au necăjit în timpul călătoriei, această lumină de drum mi-a dat cea mai mare bătaie de cap. „Gipsy Moth" era aproape în calm ; mai aveam de parcurs 210 mile. La 19 h 30′ nava unui post independent de televiziune, apoi o altă navă, s-au alăturat cortegiului ce începea să mă însoţească. Toţi erau foarte politicoşi, nimeni nu mă interpela, mă lăsau să-mi văd de treabă, ceea ce am apreciat enorm, căci mai aveam multe de făcut. La o oră după miezul nopţii am notat în jurnal : „La dracu, vîntul s-a întors din *est,* tocmai contrar mie."

La 27 mai, 21 h 25′ a avut loc un eveniment extraordinar. Vîntul se schimba mereu, în timp ce vorbeam prin radio cu o navă militară. Am observat că nava luase capul spre nord, nord-est, aşa că am întrerupt convorbirea ca să reglez şi eu velele. Cînd am ieşit din cabină „Gipsy Moth" era cu velele mascate. Apoi, timp de aproape 20 minute s-a comportat ca un cîine înţepat de o viespe. Îndată ce schimbam de bord sau executam volta, sau încercam să navighez cu vînt cît mai strîns, sau veneam sub vînt, vîntul se schimba complet. Marea avea un aspect bizar ; valurile ţîşneau parcă drept în sus ca nişte limbi de foc. Cred că eram în centrul unui vîrtej de aer aspirat de un enorm nor negru, formînd o trombă de apă sau un turbion. De cîteva ori „Gipsy Moth" a fost culcată de-a binelea, în rafale întrerupte de calm plat. Păsări semănînd cu rîndunelele (dar cu gîtul de culoarea bronzului ars) zburau agitate şi cîteva au pătruns chiar în cabină. Una s-a instalat pe un cablu electric, deasupra mesei cu hărţi şi s-a culcat cu capul sub aripă. A rămas acolo toată noaptea ; n-a plecat decît dimineaţa, după ce şi-a lăsat cartea de vizită pe o hartă. În timpul nopţii a fost cît pe aci să mă ciocnesc cu o navă de pescuit care staţiona chiar pe drumul meu ; dacă nu ieşeam chiar în acel moment pe punte, ciocnirea era inevitabilă.

Duminică dimineaţa, 28 mai, notam în jurnal :

„Averse furioase. Foarte multe reglări de vele pentru scurta distanţă parcursă. *Vîntule, vîntule, unde eşti tu ?* Toate acestea mă epuizează. Abia aştept să intru în port, dar se pare că nu sînt şanse pentru astăzi."

La amiază am numărat în jurul meu treisprezece nave, inclusiv cinci ale marinei militare. Din cauza brizei uşoare care sufla întreruptă de perioade de calm, eram în dilemă : sau să măresc viteza, ridicînd pe scondru o velă mare, fiind astfel în stare să ajung la Plymouth înainte de întunecare (ceea ce mi-ar fi cerut un considerabil efort care ar fi accentuat starea de oboseală în care mă aflam, fiind nevoit în acelaşi timp să mai înfrunt oboseala manifestărilor de sosire) sau, dacă nu spoream viteza, urma să mai petrec încă o noapte pe mare (ceea ce, de asemenea, necesita un efort de atenţie, din cauza navelor şi ambarcaţiilor aflate în jurul meu).

La 15 h 20′ a trecut pe lîngă mine enormul port-avion H.M.S. „Eagle", avînd echipajul aliniat la bord şi salutînd pe „Gipsy Moth" cu trei urale. Am răspuns ridicînd pavilionul, emoţionat de onoarea

ce mi se făcea. Era, desigur, unica dată în istoria Marinei britanice cînd o navă de război cu un echipaj cît populația unui orășel, saluta atît de ceremonios un iaht cu un echipaj format dintr-o singură persoană !

Dar cînd a urmat la rînd un dragor de mine, m-am cam alarmat ; m-am și văzut repezindu-mă toată ziua la pupă pentru a răspunde saluturilor prin ridicarea pavilionului ; iar pavilionul se află la vîrful arborelui artimon !

Tîrziu după amiază briza s-a mai iuțit și la 16 h 40′, după ceasornicul de la bord, eram la 13 mile distanță de digul de la Plymouth avînd, în sfîrșit, certitudinea că ajungeam acolo în cursul serii.

La 20 h 56′ treceam de capătul digului și colonelul Jack Odling Smee, vicepreședintele Iaht-clubului regal din vest, a lansat de pe iahtul său, ancorat la dig, lovitura de tun de sosire ; la acest semnal s-a aprins farul de pe insula Drake.

„Gipsy Moth" a realizat în călătoria spre casă 15 517 mile în 119 zile, cu o viteză medie zilnică de 130 mile. Întreaga călătorie, de la Plymouth la Plymouth, a durat exact 9 luni și o zi, în care s-au parcurs 29 630 mile, în 226 zile. Poate că este interesant să adaug că în timpul călătoriei am scris peste 200 000 de cuvinte în cele opt caiete ale jurnalului de bord.

Epilog

de

J. R. L. ANDERSON

Timp de două zile, sîmbătă 27 și duminică 28 mai 1967, mii de persoane stînd pe iarba și pe taluzurile promontoriului de la Plymouth așteptau sosirea lui Francis Chichester. Alte milioane de persoane, fascinate de ecranele televizoarelor, au privit cu emoție silueta firavă a navigatorului coborînd pe înserate într-o șalupă pentru a merge la țărm, lăsînd-o pe „Gipsy Moth IV" să fie condusă de piloții portului, după ce ocolise cu ea lumea, de la Plymouth, înapoi la Plymouth. De ce i se făcea o primire regească ? Au mai fost navigatori care au făcut înconjurul lumii în nave mici, chiar mai mici decît „Gipsy Moth IV", care au navigat solitari și la o vîrstă mai avansată decît cei 65 de ani ai lui Sir Francis. Dar foarte puțini au reușit să impresioneze în așa grad imaginația lumii întregi : poate Lindbergh, poate Hillary și Tensing, celebri escaladatori ai Himalayei ; dar comparațiile nu spun nimic. Cînd un om ajunge la un asemenea grad de desăvîrșire, el este singur, unic în felul său. Desigur, salutăm în Chichester performanța, tenacitatea, curajul, dăruirea, dar și ceva mai mult decît toate acestea.

Să examinăm pentru început performanța : ce a reușit să realizeze Chichester de la 27 august 1966, ziua de plecare de la Plymouth, pînă la 28 mai 1967, ziua cînd s-a întors după călătoria în jurul lumii, pe la Capul Bunei Speranțe și pe la Capul Horn ? L-am întrebat, iată ce mi-a răspuns :

1) cel mai rapid înconjur al lumii cu o navă mică, aproape de două ori mai repede decît precedenta realizare ;

2) cea mai lungă călătorie fără escală, cu un mic velier (15 500 mile) ;

3) o călătorie de două ori mai lungă decît recordul de distanță fără escală de navigație solitară (15 500 mile, față de 7 400) ;

4) recordul parcursului maxim de navigaţie solitară pe săptămînă, întrecut în două rînduri cu mai mult de 100 mile ;

5) recordul de viteză în navigaţie solitară : 1 400 mile în 8 zile ;

6) recordul de viteză de navigaţie solitară de lungă durată întrecut de două ori (e vorba de recordul stabilit de Nance, 122 1/2 mile zilnic timp de 53 zile, realizare extraordinară pentru micul iaht folosit). „Gipsy Moth IV" a realizat medii zilnice de 131 3/4 mile pe o durată de 107 zile şi de 130 1/4 mile, pe 119 zile ;

7) a treia navigaţie înconjurătoare a lumii, dublînd Capul Horn, cu un mic velier, trecînd prin două puncte situate între ele la antipozi [1].

Important în această înşiruire este faptul că nu cuprinde decît date tehnice. Cea mai lungă călătorie solitară, recordurile de viteză, înconjurul lumii trecînd prin puncte situate la antipod, toate acestea îşi au locul într-un document cum este această carte dar nu pentru aceasta mulţimea invada promontoriul de la Plymouth. Realizarea principală a lui Chichester este mult mai personală, nu numai pentru el, dar pentru fiecare dintre noi. A reuşit să transpuie un vis în realitate, visul său, dar în sufletul oricărui om încolţeşte într-o zi un vis, al său personal, pe care-l poartă de-a lungul întregii sale vieţi. Pentru 99,99% dintre oameni visurile rămîn ascunse în colţul cel mai secret al sufletului. Dar nu aşa s-a întîmplat cu Chichester. Pentru el a visa înseamnă a hotărî şi a hotărî înseamnă a acţiona. Fără îndoială se poate spune : „De acord, dar a avut şi mult noroc; a cîştigat bani, a găsit cine să-l finanţeze. Nu este obligat să se înghesuie în fiecare dimineaţă în tramvai ca să meargă la lucru". Dar tocmai aceasta constituie o caracteristică importantă a realizării sale ! Nimeni nu este *neapărat* obligat să ia în fiecare dimineaţă tramvaiul. Sîntem înlănţuiţi de viaţa de toate zilele din cauză că ne lăsăm prinşi de ea. Desigur că pentru organizarea socială a lumii este necesar să se întîmple astfel ; n-ar putea exista o societate compusă numai din Chichesteri. Dar cel ce refuză rutina, realizează ceva pentru noi toţi. Chichester este prin excelenţă un astfel de om. Nu a fost pentru prima dată în existenţa lui, că şi-a fixat sarcini cerînd pricepere şi rezistenţă de necrezut, în văzduh sau pe mare, sarcini pe care le-a dus la bun sfîrşit, în afară de cazurile cînd

[1] Primele două performanţe au fost : cea a lui Conor O'Brien (trei ani) şi cea a lui Marcel Bardiaux (şapte ani). — *N. A.*

împrejurările l-au împiedicat categoric, cum a fost accidentul de avion care i-a întrerupt primul său înconjur al lumii.

Un asemenea accident ar fi fost hotărîtor pentru majoritatea oamenilor, dar pentru el n-a fost decît un eşec momentan ; 35 de ani mai tîrziu şi-a realizat visul, deplasîndu-l din văzduh pe mare. Pe acest Chichester îl salutăm noi ; el a trăit nu numai visele proprii, ci şi pe ale noastre.

Chichester a ajuns la Plymouth duminică seara, 28 mai, cu gîndul de a pleca mai departe la Londra, cu „Gipsy Moth", o zi sau două mai tîrziu. După primirea triumfală făcută de primarul şi de populaţia Plymouth-ului, alte două evenimente istorice îl aşteptau la Londra : urma să fie făcut *„Sir"* de Majestatea Sa Regina, cu aceeaşi sabie pe care i-a remis-o Regina Elisabeta I lui Sir Francis Drake, după primul înconjur al lumii efectuat în urmă cu patru secole ; apoi, urma un dejun în onoarea lui Chichester la Mansion House [1], oferit de Primarul Londrei. Cele două ceremonii trebuiau să aibă loc la începutul lui iunie, datele fiind aranjate înainte de sosirea lui Chichester.

Nu trebuie să cauţi prea mult printre rîndurile povestirii sale foarte realiste pentru a înţelege ce teribilă încercare fizică a reprezentat pentru Chichester călătoria. Animat de un curaj şi de o disciplină care desfid orice descriere, a ajuns pînă la limitele capacităţii de îndurare a omului. Şi a trebuit să suporte consecinţele. La o săptămînă după sosirea la Plymouth s-a prăbuşit cu un ulcer duodenal şi toată luna următoare a petrecut-o la spitalul Marinei regale din acel oraş. Dar Chichester nu s-a dezminţit nici de astă dată ; curînd a fost pe picioare, căci nu-şi terminase complet călătoria pînă la Londra, de unde plecase. La începutul lui iulie „Gipsy Moth IV" pleca spre Londra avînd la bord pe Sheila, Francis şi Giles Chichester şi pe prietenul lor, comandorul Erroll Bruce, din Marina regală britanică.

La 7 iulie 1967 regina îl primea pe Chichester la Greenwich şi îi acorda public acolada, ridicîndu-l la rangul de *„Sir"* printr-o atingere cu sabia lui Drake. Evenimentul a avut loc în Curtea de onoare a Colegiului naval regal ; nu prea departe, la locul său obişnuit de ancorare, unul dintre cele mai faimoase clipere pe ale căror urme realizase Chichester înconjurul lumii, ridica marele pavoaz : „Cutty Sark".

[1] Reşedinţa Primarului Londrei. — *N. T.*

După ce regina a vizitat la Greenwich nava „Gipsy Moth IV", Chichester a condus iahtul pînă la Turnul Londrei, unde îl aşteptau Primarul Londrei, Sir Robert Bellinger şi Lady Bellinger. A urmat apoi traversarea centrului Londrei către Mansion House, care a fost o procesiune triumfală, populaţia Londrei salutîndu-l din toată inima pe Chichester. „Gipsy Moth IV" şi conducătorul ei îşi îndepliniseră misiunea : cel mai mic cliper care a părăsit vreodată Australia transportînd lînă, cu cel mai redus echipaj imaginabil, a predat în bună stare încărcătura sa simbolică, cele două baloturi în miniatură, cu lînă, venite de la capătul lumii.

Chichester nu putea să scrie acest epilog, căci el nu s-a putut vedea aşa cum l-au privit londonezii care îl aclamau, aşa cum l-am văzut eu. Firav (dacă nu i se văd muşchii braţului !), bronzat de soare, cu ochelari de culoare închisă, Chichester se comporta modest; cînd a răspuns salutului de bun venit al primarului şi aclamaţiilor mulţimii, el a vorbit mult despre soţia sa Sheila şi despre fiul lor Giles, decît despre sine. Erou naţional, pentru mine el nu evoca purpura şi aurul, ci mai ales acea inimaginabilă rezistenţă de care, cînd este necesar, poporul englez ştie să dea dovadă, rezistenţa celor care l-au urmat în expediţiile lor pe Drake, pe Anson, pe Cook şi pe Nelson, pentru gloria Angliei. Cred că fiecare l-a privit aşa ; şi pentru aceste motive l-am aclamat.

Rolul soţiei în marea aventură

de

SHEILA CHICHESTER

„Cum de nu sînteţi îngrijorată ?"

De mii de ori, în jurul lumii, oamenii, ziarele, televiziunea mi-au pus această întrebare. Răspunsul este dificil şi pentru aceasta trebuie să mă reîntorc la cîteva fapte anterioare.

În 1960, în timpul primei Curse transatlantice solitare, în fiecare zi mă rugam pentru cei cinci concurenţi. Un scoţian necunoscut mi-a trimis cîteva imagini de rugăciune, adăugînd că întotdeauna se ruga pentru navigatorii de pe mare. Cînd în acel an am ajuns în America, am întîlnit şi alte persoane interesate de aceeaşi formă de rugăciune.

În 1962, noul nostru iaht „Gipsy Moth III" a fost binecuvîntat de prietenul nostru reverendul Tubby Clyton, în cursul unei scurte ceremonii. Adunasem pentru Francis cîteva imagini de rugăciuni pe un cadru, înconjurînd o reproducere a celebrei gravuri a lui Dürrer, *Mîinile care se roagă,* iar pe verso era imprimată rugăciunea lui Sir Francis Drake şi un text de izbăvire întocmit special de Tubby Clyton.

În 1964 am întocmit un cadru similar ; reproducerea era aceeaşi, ca şi rugăciunea lui Sir Francis Drake, dar am ales un pasaj din Sfîntul Augustin. Am dat aceste imagini cîtorva prieteni, convinşi de puterea rugăciunii şi cînd Francis a plecat în noua expediţie, eram plină de încredere. Nu susţin că este de ajuns doar rugăciunea, dar sînt convinsă că partea spirituală are o imensă importanţă în orice întreprinzi : o importanţă mult mai mare decît partea materială. Sînt însă necesare şi întocmirea de proiecte, pregătirea pentru cît mai buna lor realizare.

În 1966, în luna martie, am lansat noua navă „Gipsy Moth IV". După penibile probleme financiare, după multe necazuri și dificultăți, nava a fost, în sfîrșit, gata de plecare și era amarată la cheiul Turnului Londrei, punctul de plecare. Încă o dată, Tubby Clyton a venit să binecuvînteze. Știam că nava nu era complet gata, mai știam că era prost echilibrată, destul de neconfortabilă ; speram totuși și rugam providența să vegheze asupra lui Francis ca să o poată pune la punct în cursul călătoriei, lucru de care eram convinsă că Francis era capabil. De aceea, cînd ne-am luat rămas bun la Plymouth, eram foarte calmă, deși fizic epuizată.

Apoi, ori unde mergeam, mă întîmpinau trei întrebări : „De ce ? Unde ? Cînd ?"

„De ce întreprinde așa ceva ?" Răspundeam : „Pentru că îi place această viață, i se potrivește".

„Unde ?" Întrebarea își găsea răspunsul în poziția navei, devenită celebră cu fiecare zi ; cititorii începeau să caute știrea în ziarele care patronau expediția, școlile își procurau hărți ca s-o urmărească.

„Cînd ?", se completa sub forma „Cînd va ajunge ?" la diferitele jaloane de pe drum : Capul Bunei Speranțe, Capul Leeuwin, Strîmtoarea Baas și, mai tîrziu, Capul Horn.

Cu cîteva luni înainte de plecarea lui Francis îmi rezervasem bilet pentru călătoria în Australia la bordul „Orianei", care pleca la sfîrșitul lui octombrie 1966 ; stabilisem să ne vorbim prin radio în timp ce eram pe vapor, căci dacă toate mergeau bine, trebuia, într-o anumită perioadă, să ne aflăm la distanță de mai puțin de 500 mile ; nu aveam nici un motiv să cred că lucrurile nu vor merge bine. Trebuie să precizez că, spre deosebire de părerea multora, *nu* am avut multe convorbiri prin radio cu Francis : de două ori, cred, după plecarea din Anglia, o dată cînd mă aflam pe „Oriana" și de cîteva ori înainte și după escala de la Sydney, apoi la sosirea la Plymouth. Restul timpului, ca toți ceilalți, luam cunoștință din ziare de știrile emise de Francis de două ori pe săptămînă. Totdeauna mi se citeau prin telefon relatările lui, înainte de a fi apărut. Nu voiam să vorbesc direct cu Francis, știam bine ce muncă era necesară pentru a menține postul de radio în stare de funcțiune și pentru a prepara relatările, apoi nu voiam să-l abat de la preocupările sale prin vești despre treburile de acasă.

În acea perioadă aveam un cerc întreg de credincioşi care se rugau pentru reuşită, dădusem aproape douăzeci şi cinci de imagini unor amici care le-au solicitat, din America, mai tîrziu din Australia. Parohul bisericii noastre St. James din Piccadilly şi cel al bisericii surori, St. Ann din Soho, care foloseşte mica capelă St. Barnabas, se rugau pentru el cu ocazia fiecărui serviciu religios.

La sfîrşitul lui octombrie am plecat spre Australia la bordul „Orianei" şi numeroşi pasageri, îngrijoraţi, mă întrebau mereu : „Aveţi noutăţi ?" „Cum merg lucrurile ?" „Nu sînteţi îngrijorată ?" Întotdeauna răspundeam : „Nu, nu sînt îngrijorată de soarta lui", ceea ce era adevărat. Nu mă putea înşela marea mea credinţă.

În tot timpul expediţiei, numai de trei ori am fost într-adevăr îngrijorată. Prima dată, la bordul „Orianei". Încercam să stabilim legătura cu Francis şi îl auzeam repetînd : „Mă îndrept spre Freemantle, mă îndrept spre Freemantle ;" dintr-un mesaj primit din partea ziarului „Guardian" de la Londra ştiam că se stricase cîrma automată.

Cînd am primit mesajul lui Francis, şeful radioului de pe pachebot mi-a spus : „Sper că nu va merge la Freemantle, ar fi un eşec." I-am răspuns : „Vom mai vorbi mîine, poate că situaţia se va schimba." Eram foarte aproape de Freemantle şi pentru mine se punea întrebarea dacă trebuia să debarc acolo. Era însă inutil să-mi fac gînduri ; ca de obicei, am dormit adînc şi a doua zi am găsit trecută pe sub uşă o foaie de hîrtie pe care era scris : „Totul în regulă, continuă drumul spre Sydney." Seara următoare (17 noiembrie) am stat de vorbă, pe parcursul a 1 000 mile de ocean.

Celelalte două ocazii de îngrijorare au fost din cauza celor pe care îi ştiam că urmăresc sosirea navei „Gipsy Moth" la Sydney, apoi la Plymouth ; cunoşteam cazuri de nave deteriorate de şalupele ziariştilor prea entuziaşti. Ar fi fost îngrozitor ca, atît de aproape de ţel, un asemenea accident să compromită totul.

În timpul şederii la Sydney, pregătind a doua parte a călătoriei, cei ce l-au finanţat, presa, prietenii au depus o enormă stăruinţă pentru a-l convinge pe Francis să abandoneze. Nu am dat nici o atenţie acelor încercări. Pentru mine era absolut de necrezut ca Francis să nu reia călătoria, să abandoneze. În acea perioadă am primit sute de scrisori, de la tot felul de oameni, care spuneau că

s-au rugat pentru Francis şi că au urmărit cu interes progresele realizate. Nimeni nu mi-a spus în faţă : „Nu-l lăsaţi să plece din nou !" Este interesant acest lucru, căci ori gîndeau că părerea mea nu avea nici o greutate, ori nimeni nu îndrăznea să pronunţe asemenea cuvinte în faţa mea, atît de evidentă îmi era încrederea.

Comunicaţiile cu „Gipsy Moth IV" au fost admirabil puse la punct mulţumită oamenilor extraordinari care s-au ocupat de ele.

Cînd a plecat de la Sydney, Francis spune că-l chinuia gîndul de a nu mă mai vedea niciodată. Cît despre mine, eram absolut sigură că ne vom întîlni, deşi ştiam de uraganul care-l ameninţa. În seara cînd a transmis la radio ştirea şavirării, a cerut operatorilor să aştepte pînă dimineaţa ca să-mi comunice vestea şi le-a spus că nu avea nevoie de nici un ajutor. Gazda mea, Bar Eaton, m-a deşteptat la ora şapte dimineaţa şi îmi amintesc că am regretat că s-a deranjat aşa devreme. Ea mi-a transmis mesajul şi eu însămi m-am mirat de calmul cu care am primit vestea. Mi se pare că primul meu gînd a fost : „Ce păcat că toate lucrurile atît de frumos aranjate sînt acum o adevărată harababură !" Soţul gazdei, Hugh Eaton, mi-a propus : „Ar trebui să-l înştiinţaţi pe Sir Alan Mac-Nichol (Comandantul-şef al Marinei australiene), s-ar putea trimite un elicopter." Am reflectat calm, apoi mi-am spus că aşa ceva nu i-ar face plăcere lui Francis. Probabil că nu vrea să fie deranjat şi cu vîntul care sufla din direcţia potrivită, dacă voia, ar fi putut reveni liniştit la Sydney ; dar nu eram de loc convinsă că o să procedeze astfel. Am telefonat totuşi operatorului-şef de la radio Sydney ca să-mi repete mesajul şi l-am întrebat : „Cum ţi s-a părut ca stare de spirit ?" Mi-a răspuns : „Bine, ca de obicei, plin de vioiciune şi a accentuat că nu avea nevoie de ajutor ; sînt sigur că totul va merge bine." Operatorii-radio aveau şi ei încredere în Francis.

În seara aceea am putut vorbi cu el şi mi-a cerut să notez relatarea şavirării. Am stat de vorbă aproape o oră ; avea moralul bun şi mi-am dat toată silinţa să-l încurajez.

Am părăsit Sydney-ul la o săptămînă după Francis şi am stat cîtăva vreme la Hong Kong. Pachebotul „P. and O. Himalaya" făcea escală acolo şi m-am dus să vorbesc cu comandantul, căci nava sa fusese lovită de un val uriaş în Marea Tasmaniei, în aceeaşi noapte în care „Gipsy Moth" şavirase. „Himalaya" captase mesajul

radio al lui Francis și comandantul a cerut radiofonistului să înregistreze la magnetofon spusele lui Francis ; luase această hotărîre cînd a prins cuvîntul „șavirare", crezînd că va fi nevoie să-i vină în ajutor. Dar auzind că Francis nu voia să fie ajutat, ofițerii s-au reunit și au hotărît să-și urmeze ruta lor. Am fost emoționată auzind înregistrată vocea lui Francis, atît de clară și de categorică în timp ce chema Sydney-ul, cerea buletinul meteorologic etc.

La Hong Kong toți îmi puneau aceleași întrebări : „Cum de nu sînteți îngrijorată ?" „Care este secretul dumneavoastră ?" Întotdeauna îmi era greu să răspund, dar în nici un caz nu doream ca cineva să se îngrijoreze de soarta lui Francis, căci astfel se putea provoca o forță negativă și cred în puterea gîndirii.

Întoarsă la Londra cu avionul, mă așteptau ziariștii cu întrebarea, cînd, după părerea mea, Francis urma să dubleze Capul Horn ? Am răspuns : „Pe la 20 martie", și încă o dată evenimentele mi-au dat dreptate. Nu era pe baza unui dar de ghicitoare, ci rezultatul unei judecări foarte serioase a situației. În afară de aceasta, moralmente mă simțeam foarte aproape de Francis. Pot spune că în gînd am făcut întreaga călătorie împreună cu el.

După întoarcerea acasă m-a vizitat un om interesant, Fratele Mandus. El a fondat o mare grupă de rugăciuni pentru bolnavi și pentru toți cei în nevoie, a lansat o Cruciadă mondială pentru sănătate și în fiecare zi, împreună cu adepții săi, se rugau pentru Francis. Am înregistrat la magnetofon un mesaj pe care i l-am dat ca să-l folosească în ajutorul bolnavilor lui, în lumea întreagă.

Poate că pare ciudat, dar în cursul călătoriei lui Francis nu am avut nici o noapte de insomnie. Fără îndoială, pentru că am încredere atît de profundă în forța spirituală. Aș vrea să citesc cîteva rînduri dintr-o scrisoare pe care mi-a trimis-o artistul Claude Muncaster. După ce vorbește de semnificația acestei expediții pentru națiunea întreagă și pentru cei tineri, el adaugă : „Expediția are și o altă semnificație, încă mai importantă : este exemplul forței pe care o capătă gîndirea miilor de persoane care nu se mulțumesc să facă doar simple urări de reușită. Totdeauna se întîmplă astfel..."

El exprima gîndirea mea mai bine decît aș putea s-o fac cu cuvinte proprii.

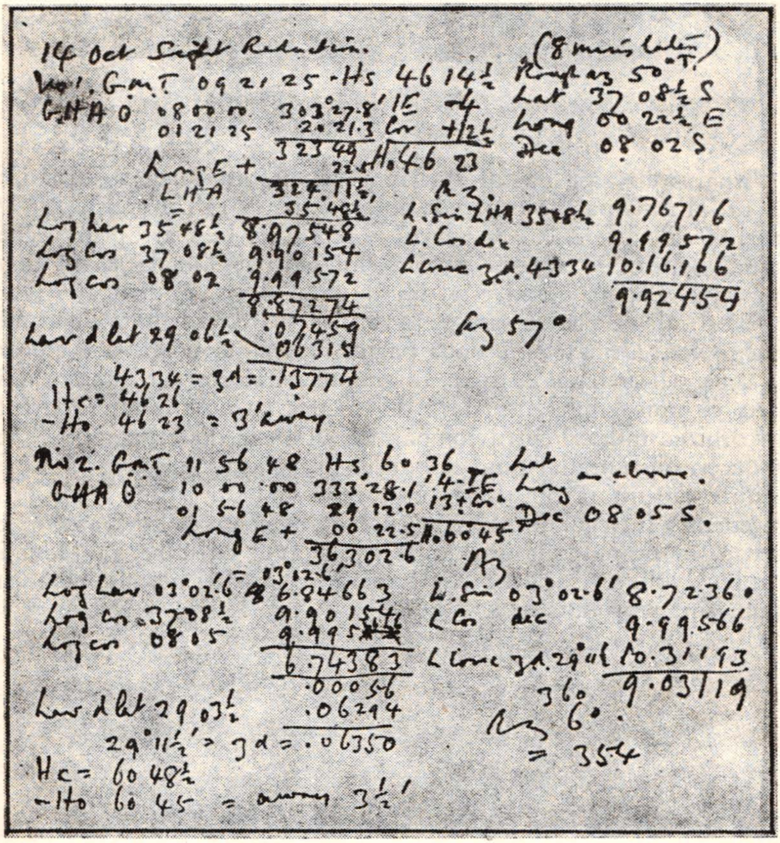
Încrederea mea se mai sprijinea apoi și pe ceea ce cunosc despre navigația oceanică. Nu am navigat niciodată în zona „Roaring For-

ties", dar am traversat de două ori Atlanticul împreună cu Francis. Cunoşteam posibilităţile lui, ştiam că se pregătise atît de bine şi că era inutil să-mi fac temeri. Fără încetare, aveam impresia că mă sprijinea o forţă exterioară. Am fost foarte intrigată de un fapt curios : Francis a terminat înconjurul globului la 11 aprilie, aniversarea naşterii mele ; pentru mine a fost mai mult decît o simplă coincidenţă.

ANEXA 1

Jurnal de bord

Următoarele şase pagini sînt reproduceri din caietele Jurnalului de bord. Prima pagină cuprinde notele scrise la 14 octombrie 1966 şi prezintă calculele necesare pentru observaţiile la soare prin vechea metodă lungă. Pe această pagină sînt calcule numai pentru două observaţii. Pagina opusă este din jurnalul de la 21 mai 1967, cuprinzînd calcule pentru şase observaţii la soare, executate după metoda rapidă. Următoarele două pagini reprezintă notele pe zece ore din ziua de sîmbătă 20 mai. În timpul călătoriei am umplut şase caiete cu note zilnice, în afară de caietele cu notaţii referitoare la convorbirile radio. Pentru comparaţie, ultimele două pagini sînt reproduceri din jurnalul ţinut la bordul lui „Cutty Sark", în călătoria acestuia dus-întors din 1885, în care s-au bătut toate recordurile precedente. Întregul jurnal este cuprins în circa 40 de pagini ca acestea. În timpul călătoriei mele le-am avut cu mine, în facsimil, prin bunăvoinţa Asociaţiei „Cutty Sark" cu a cărei permisiune aceste pagini sînt reproduse aici.



14 Oct Sight Reduction.   (8 mins later)

No 1. G.M.T. 09 21 25 - Hs 46 14½   Rough az 50°T.

GHA ☉ 08 00 00. 303°27.8′ IE -4   Lat 37 08½ S

01 21 25   20 21.3 Cr +12½   Long 00 22½ E

323 49   Ho 46 23   Dec 08 02 S

Long E + 22.5

LHA 324.11½,

= 35 48½   Az.

Log hav 35 48½ 8.97548   L. Sin LHA 35 48½ 9.76716

Log cos 37 08½ 9.90154   L. Cos dec 9.99572

Log cos 08 02 9.99572   L cosec zd. 43 34 10.16166

8.87274   9.92454

hav d lat 29 06½ .07459   Az 57°

.06315

43 34 = zd = .13774

Hc = 46 26

- Ho 46 23 = 3′ away

No 2. G.M.T. 11 56 48 Hs 60 36   Lat

GHA ☉ 10 00 00 333°28.1′ 4-IE. Long as above.

01 56 48 29 12.0 13+Cr   Dec 08 05 S.

Long E + 00 22.5 Ho 60 45

363 02.6   Az

= 03°02.6′

Log hav 03°02.6′ 6.84663   L. Sin 03°02.6′ 8.72236

Log cos 37 08½ 9.90154   L Cos dec 9.99566

Log cos 08 05 9.995[illegible]   L cosec zd. 29°11½ 10.31193

6.74383   360 9.03119

.00056   Az 6°.

hav d lat 29 03½ .06294   = 354

29°11½′ = zd = .06350

Hc = 60 48½

- Ho 60 45 = away 3½′

May 21 No ~~[illegible]~~ Sun Obs ns - Page 124 | 121

Watch 12 11 22   43 N 25 W   Hs 60 50
Cor 02 30½+   Cor 13+
Z 12 13 52   IE 1+
GHA 12 00 00   000 53.1   61 02 +50 +136   D   Az   Ho 61 04
13 52   3 28   5+
364 21   Hc 61 07   Dec 20 06 N
Long W - 25 21   Ho 61 04 = away 3'
339

No 2 Page 126   Hs 66 38
W = 13 36 14   14+
Cor 02 32   Ho 66 52
Z 13 38 46   ZD 23 08
GHA 12 00 00   000 53.1   66 59 +60 182 Az
01 38 46   24 41.5   7+
25 35   Hc 67 06   Dec 20 07 N
Long W.   25 35   Ho 66 52 = away 14   Lat 43 15
Try it   24 35
01.0

May 22. Page 128 No 1 Monday   45 N 22 W   Hs 59 58
Watch 11 58 09   13+
Cor 02 49+   1+
12 00 58   Az
GHA 12 00 00   000 52.2   59 34   51   138   Ho 60 12
58   14.5   15+
361 02   Hc 59 49
Long W - 22 07   Ho 60 12 = Towards 23'   Dec 20 18 N
339

No 2 W = 13 36 56   Hs 65 24
Cor 02 50+   14+
13 39 46   Ho 65 38
GHA 12 00 00   000 52.2   64 53   59 - 360 173
01 39 46   24 56.5   19+   Az 187
25 49   Hc 65 12
Long W.   22 49   Ho 65 38 = Towards 26'   Dec 20 19 N
31

24 May No 1. P 134   47 N 16 W.   Hs 32 10
W = 08 44 20   Cor 12+
Cor 20+   IE 1+
MT 08 44 40   Az   Ho 32 23
32 05   41   95
HA 08 00 00   300 50   1   Hc 32 32   27+
44 40   11 10   Ho 32 23 = away 9   Dec 20 40 N
312 00
Long W - 16 00
296

No 2 P. 136. W = 12 06 24   Hs 61 23
Cor 22+   14+
MT 12 06 46   Az   Ho 61 37
HA 12 00 00   000 49.9   66 41   57   152
06 46   1 41.5   39½
362 31   Hc 61 20½
Long W.   16 31   Ho 61 37 = Towards 16½   Dec 20 41½ N
346

Sat 20 May.

97½/38.3 + | 0343½. 80 444.6 7.8k(l) 160°S 16K ↑ 15.25K.

75/7.8 | Dropped mainsail. Baro 1030 down 3 in night.

+ | 0555 70 462.4 8.1k(l) 130°S. 20K

80/18.9 | 0815 90 481.3 8.1k(l) 140°S. 20K

+ 92½/16.6 + | 0904½ Sun sight. 487.9 Transfer 23K at 089 – 18½W = 70½ Pos 115

~~9[illegible]/7.5~~

[illegible] | 0913 95 459.0 8.0k(l)

| 1115 Zenith 0713 of 1 chron. fast worn
Ch 0 1 2 05 22½ 27½° = 11 50
W 0 1 2 02 09½ 2834 – 54′ = 2745′ =

90/15.6 + | 11.04 S.T. Sun sight. 503.5 Pos 115 Transfer 8H 7.4K at 87½ – 18½ = 69T

| 1108 85 ~~[illegible]~~ 504.0 8.1k(l)

| 1142 Baro 1027 down 3 in 8 hrs

87½/7.5 | 1154½ Sun sight. Pos 115
V7 = 76.8K/75°C 18½W = 56½T / 64.7K aft 83°C = 64½T / 45K 90 aft 79°C = 60½T

20 May | NOON 90 510.9
Pos 2 Is 3 p.l. sun fix Best thumb 60 + 18½W = 78½M.
42 21½N Dist to 45W. 380
28 40 W 48 to fog 696
Run 179. Lis TO Plym .44 11.20

95/11.4 | 1326½ 100 115 522.3 150 11
Wind from 275°C

117½/13.5 + | 1355½ 120 525.8
: (Going) Swing to drift pole and gybe.

Sat 20 May

3.45 That nasty feeling of the boat only just under control with the R wind up to 25 knots. The Harris was at the end of the scale 10k for quite long periods making the true wind 35k. Anyway I reluctantly rebandaged my arm to keep the open place away from clothes and things, but I slacked off and squared off the main and mizzen booms. I decided that dropping the main was the best thing to do because if the boom did come across it could cause havoc: also it has a strong moment to turn the boat to wind. I hesitated quite a time because it is not often one gets the chance of a 10 knot ride but the thought of sorting out a schemozzle with my arm as it is decided me. We are still going up to 10k without the main but not for such long periods. The next thing to come in will be that poled out jib which I am not greatly happy about!

4.13 Daybreak. Turned off P+S running lights and aft cockpit light. Left lantern on

4.25 Doused hurricane lamp too.

5.30 Dropped the poled-out jib also brought in the pole. Gybed. Hoisted main. Dropped genoa staysail for repairs to a seam which has given way. The wind has veered and is

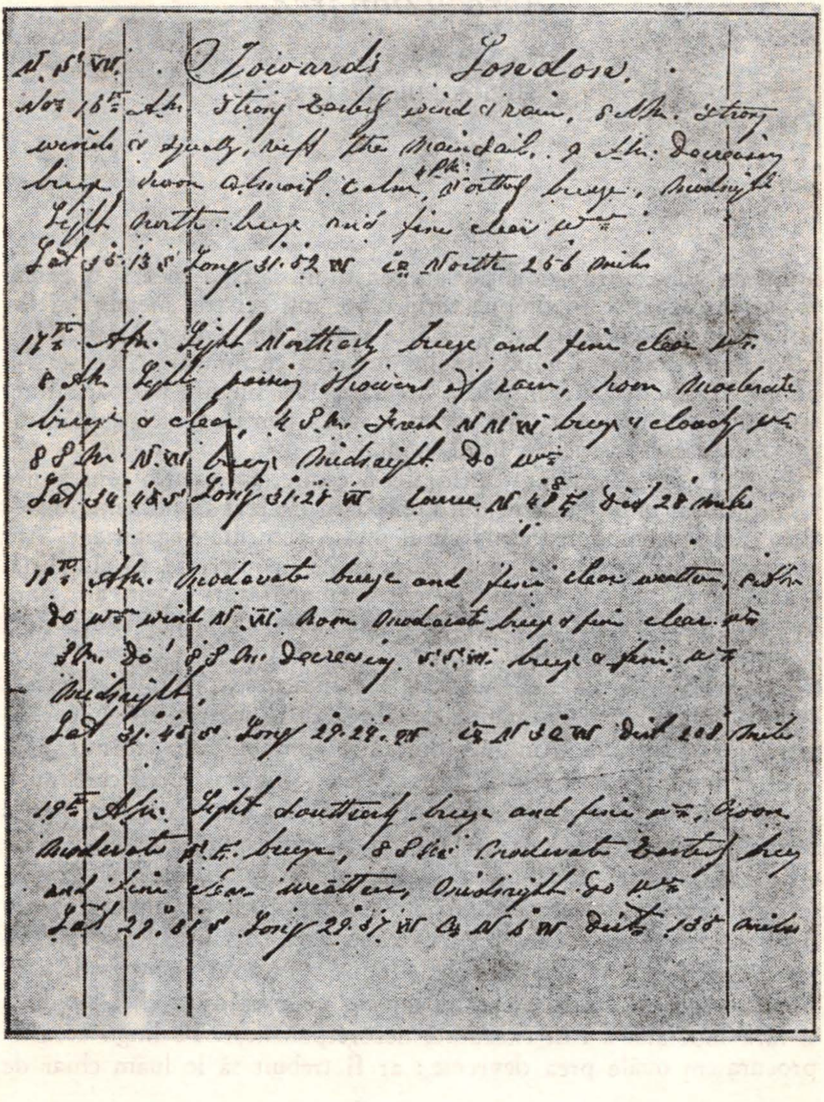
Ship "Cutty Sark" from Sydney

Nov. 12th 1885. A.M. Strong easterly wind & rain and
nasty confused sea. 4 A.M. wind shifted to the N.W.
hard gale and nasty sea. Noon do wr. & sea.
4 P.M. do wind & sea Midnight do wind W.N.W.
Lat 48.26 S Long 32.60 W Course N 65 E. Dist 219 miles

13th A.M. Strong west N. west wind & high sea. Ship
constantly filling the decks fore & aft. 4 A.M. do do.
Noon strong breeze & clear sky. 4 P.M. do wr.
8 P.M. decreasing breeze wind hauling to the N.W. & cloudy
Midnight
Lat 45.06 S Long 34.15 W Co. N 80 E Dist 302 miles

14th A.M. Moderate S.W. breeze and fine clear weather
Noon light S.S.W. breeze and very fine clear weather
4 P.M. do 8 P.M. do Midnight
Lat 41.43 S Long 32.05 W Co. N 25 E. Dist 224 miles

15th A.M. light southerly breeze & fine clear weather
8 A.M. gentle breeze & clear wr. Noon moderate East
breeze and fine clear wr. 8 P.M. moderate breeze & fine
clear wr. Midnight fresh breeze & cloudy wr.
Lat 39.29 S Long 31.53 W Co. N 4 E. Dist 134 miles


N. St W. Towards London.

Nov. 16th A.M. Strong Easterly wind & rain, 8 A.M. Strong winds & squally, reefed the mainsail. 9 A.M. decreasing breeze, noon almost calm, 4 P.M. Northerly breeze, midnight light north breeze and fine clear wr.

Lat 53°.13 S. Long 31.52 W Co. North 256 miles

17th A.M. Light Northerly breeze and fine clear wr. 8 A.M. Light passing showers of rain, noon moderate breeze & clear, 4 P.M. Fresh N.N.W. breeze & cloudy wr. 8 P.M. N.W. breeze midnight do wr.

Lat 54° 45 S. Long 31.28 W Course N 48° E dist 28 miles

18th A.M. Moderate breeze and fine clear weather, 8 A.M. do wr. wind N.W. noon moderate breeze & fine clear wr. 4 P.M. do 8 P.M. decreasing S.S.W. breeze & fine wr. midnight.

Lat 51°.45 S. Long 29.24 W Co. N 32 W dist 208 miles

19th A.M. Light southerly breeze and fine wr. noon moderate S.E. breeze, 8 P.M. moderate Easterly breeze and fine clear weather, midnight do wr.

Lat 49°.31 S Long 29.37 W Co. N 6 W dist 138 miles

ANEXA 2

Aprovizionarea

de

SHEILA CHICHESTER

Întotdeauna aprovizionările au constituit sarcina mea şi o găsesc foarte interesantă. În timpul verii 1956, toţi cei trei membri ai familiei noastre am petrecut o lună la bordul lui „Gipsy Moth III" ; tot timpul Francis a notat absolut tot ceea ce mîncam. Aceasta i-a permis să stabilească cantităţile necesare unei singure persoane timp de 120 zile şi lista aceasta a servit ca bază pentru toate cumpărăturile necesare călătoriei în jurul lumii.

După ce am determinat cantităţile necesare, am avut o consfătuire cu directorul unui magazin din Londra specializat în alimente dietetice, căci Francis dorea să ia cu el multe alimente vegetariene. Am comandat ouă provenind de la găini trăite în libertate. O altă listă, foarte lungă, a fost destinată pentru cumpărături la un alt mare magazin şi am cerut ca totul să se ambaleze în pachete mici, uşor de depozitat şi numerotate.

Cumpărăturile au fost livrate la locuinţa noastră din St. James's Place 9, unde am destinat o cameră pentru depozitarea şi împachetarea lor definitivă. Am încredinţat responsabilitatea acestor provizii funcţionarilor întreprinderii noastre. Singurul lucru care nu a mers prea bine a fost conservarea ouălor ; nu s-au păstrat şi Fracis a trebuit să arunce 14 duzini. După sfatul unui amic el a cerut să fie acoperite cu ceară de albine, deşi pînă atunci întotdeauna utilizasem în acest scop produsul chimic special denumit Oteg. Condiţiile erau desigur mai diferite căci pentru traversarea Atlanticului ouăle au trebuit să dureze numai 30 de zile. Cînd a început operaţia de acoperire cu ceară, era foarte cald, nimeni nu prea avea chef s-o facă şi fără îndoială, a fost executată necorespunzător. Pe lîngă aceasta, procurasem ouăle prea devreme ; ar fi trebuit să le luăm chiar de

la Plymouth. Întotdeauna este uşor să fii înţelept după ce ai trecut printr-o experienţă.

Am procurat numeroase cutii etanşe Tupperware, numerotate şi clasate pentru împachetarea alimentelor. Am făcut două liste, una conţinînd toate alimentele în ordine alfabetică, alta a tuturor cutiilor, cu conţinutul respectiv ; de asemenea, am întocmit un plan al locurilor de depozitare la bord, care îi permitea lui Francis să le găsească uşor.

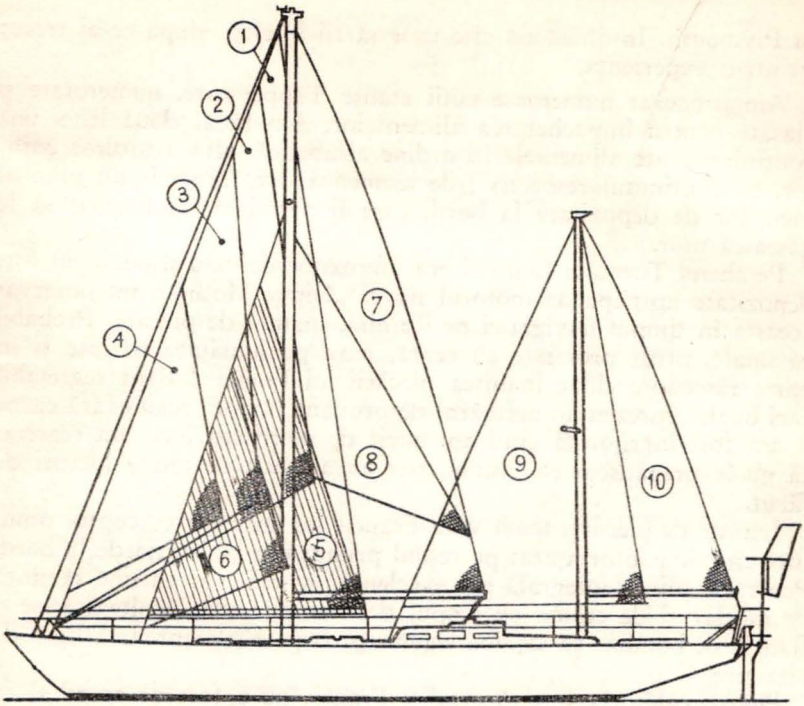
Pe cheiul Turnului Londrei era îngrozitor de cald şi ouăle au fost depozitate aproape de motorul navei „Gipsy Moth" ; am observat aceasta în timpul navigaţiei pe Tamisa, înainte de plecare. Probabil că ouăle, prost protejate cu ceară, erau pe jumătate stricate şi în parte răscoapte chiar înaintea plecării lui Francis ! Fapt regretabil căci ouăle reprezentau necesarul de proteine într-un regim fără carne şi am fost îngrijorată cînd am auzit de pierderea lor. Am regretat că nu le pregătisem eu însumi, dar aveam atît de multe lucruri de făcut.

Înainte de plecare, toată vara Francis s-a antrenat cu coptul pîinii într-un mic cuptor aşezat pe reşoul primus din bucătăria de la bord. Pentru el pîinea integrală era excelentă. A mai luat cu sine sămînţă de muştar şi de creson cu scopul de a le pune să încolţească pe o flanelă de bumbac ca să aibă legume proaspete şi să prevină lipsa de vitamină C.

Pentru călătoria spre Australia, Francis nu a fost de acord să ia multe cutii de conserve de peşte şi, după părerea mea, aprovizionarea în această privinţă a fost insuficientă. Pentru întoarcere, l-am convins să îmbarce 100 de cutii. Avea multe alimente naturale, miere, stafide, nuci şi Barmene, produs excelent bogat în vitamina B şi în drojdie de bere, care se conservă admirabil. Nu trebuie să uităm cantitatea importantă de usturoi.

Condiţiile călătoriei fiind dificile şi neavînd timp să-şi pregătească alimentele, Francis a ajuns la Sydney cu o mare parte din provizii neconsumate. Am descărcat şi verificat totul, apoi am comandat alte provizii necesare, la firma David Jones. Am preparat o listă cu cantităţile exacte şi după o consfătuire cu conducerea firmei, nu am mai avut nici o grijă : totul a fost livrat, perfect ambalat, la Escadra regală de iahturi de la Sydney, al cărei secretar ne-a pus la dispoziţie un local foarte aproape de locul unde era nava. Niciodată nu am făcut aprovizionarea în condiţii atît de bune.

Operaţia a fost totuşi o corvoadă, căci am petrecut multe zile cu verificarea şi aranjarea, pe o căldură toridă. Giles m-a ajutat, dar



Planul velaturii lui „Gipsy Moth IV"

1. Velastraiul mare, 600 picioare pătrate
2. Focul mare, 300 picioare pătrate
3. Focul de drum, 187 picioare pătrate
4. Focul de furtună, 107 picioare pătrate
5. Velastraiul trinchet, 188 picioare pătrate
6. Velastraiul de furtună, 95 picioare pătrate
7. Vela mare, 289 picioare pătrate
8. Vela de capă, 144 picioare pătrate
9. Velastraiul artimon, 350 picioare pătrate
10. Vela artimon, 143 picioare pătrate

a trebuit să se întoarcă în Anglia înainte de terminarea operației. Din fericire, am obținut ajutorul unui admirabil tînăr, Robert Anderson, și al mamei sale.

În duminica precedentă plecării lui Francis, în timp ce aranjam proviziile la bord temperatura era insuportabilă, 100°F (38°C). Am voit să mă întorc la hotel ca să mă odihnesc un moment și, fără îndoială, prea obosită, am căzut în cameră și mi-am fracturat trei ligamente la gleznă. A trebuit să țin piciorul ridicat în aer timp de trei zile și restul timpului petrecut în Australia am șchiopătat cu glezna bandajată.

În timpul călătoriei de întoarcere, alimentația lui Francis a fost mai bună, probabil mulțumită fructelor proaspete perfect ambalate și proviziei abundente de cartofi. În prima parte a călătoriei, cartofii i-au lipsit ; de fapt, în epoca plecării, în magazinele engleze se găseau doar cartofi noi și ne temusem că nu se vor conserva. În timpul călătoriei a dus lipsa cartofilor, apoi a mai intervenit și pierderea ouălor. Noroc că a avut praf de ouă.

Mic glosar nautic

la ediția în limba română

A

(a) abate : acțiunea care, în navigația cu vele, are drept rezultat mărirea unghiului dintre direcția vîntului și planul diametral al navei (a abate *sub vînt*).

(a) acosta : a veni cu bordul navei la un chei sau lîngă altă navă.

(a) amara : a fixa un obiect la bordul unei nave pentru a nu se deplasa din cauza mișcărilor navei.

ancorator : dispozitiv folosit la navele cu vele pentru *fundarisirea ancorei cu traversă.* Este format dintr-o placă metalică înclinată, pe care este așezată ancora și din mai multe lanțuri (*boțuri* de ancoră) fixate cu un capăt la placă și cu celălalt capăt la pîrghia de manevră a ancoratorului. La acționarea pîrghiei de manevră *boțurile* se desfac și ancora eliberată *se fundarisește.*

ancoră cu traversă (ancoră amiral) : ancoră cu brațe fixe, prevăzute cu gheare care se înfig în fundul apei. La extremitatea superioară a fusului ancorei este montată o bară de oțel, denumită traversă, dispusă perpendicular pe planul brațelor, servind la întoarcerea ancorei cu gheara în jos pentru a o fixa cînd este trasă pe fund de lanțul respectiv.

ancoră de derivă (ancoră de furtună) : con sau piramidă din pînză rezistentă, de vele, cu deschidere de 80—90 cm, menținută cu ajutorul unui cerc metalic și remorcată de o *parîmă* rezistentă. Cu ajutorul ancorei de derivă *lăsată la provă* se menține nava cu *prova în vînt,* datorită rezistenței pe care o opune cînd ancora de furtună este trasă prin apă.

ancorot : ancoră mică cu brațe fixe și în general cu traversă mobilă.

anemometru : aparat pentru măsurat viteza vîntului, format dintr-o morișcă cu palete sau cupe, cuplată la un contor.

antropic : interval de timp necesar pentru ca Soarele să treacă de două ori consecutiv prin *punctul vernal.*

arboradă : parte a *greementului* cuprinzînd ansamblul *arborilor, vergilor, ghiurilor* şi *picurilor.*

arbore : construcţie de lemn sau metalică, verticală sau uşor înclinată, care susţine *velatura,* antenele de radio şi dispozitivele de semnalizare. Cînd arborele este format din mai multe bucăţi, acestea poartă următoarele denumiri : coloană, ceea ce pătrunde în puntea navei ; arborele gabier, în prelungirea coloanei ; arboretul, partea superioară a arborelui. *Velierele* pot avea mai mulţi arbori (catarge).

arbore artimon : arborele din *pupă.*

arborele trinchet : primul arbore vertical, începînd din provă.

ardentă : tendinţa unei nave cu vele de *a veni în vînt.* Amploarea acestei tendinţe depinde de situaţia centrului de rezistenţă a apei, în raport cu centrul de *velatură.* Cînd nava este ardentă, centrul de rezistenţă laterală a apei se află înaintea centrului de *velatură.*

asietă : starea de înclinare longitudinală a navei, exprimată prin diferenţa de *pescaj* dintre *provă* şi *pupă ;* este normală, cînd *pescajul prova* este egal cu *pescajul pupa.*

axa polilor cereşti : axa polilor geografici (nord şi sud) prelungită la infinit.

azimut : arcul de orizont sau unghiul la centru corespunzător al unui astru, măsurat de la nord în sens retrograd pînă la verticala astrului, putînd lua valori de la 0—360°.

B

baba : stîlp solid metalic, de formă specifică, fixat pe chei sau pe puntea navei, utilizat pentru legarea navei la chei.

babord : partea laterală din stînga planului longitudinal al unei nave, privind de la *pupă* spre *provă.*

balansină : manevră fixă, folosind la susţinerea *vergilor, ghiurilor* şi *picurilor ;* poartă denumirea dispozitivului pe care-l susţin (balansina *ghiului*).

bandulă : pară de lemn, lestată în interior, de care este *matisită* o *saulă* lungă ; de *saulă* se leagă *parîma* care trebuie dusă la chei sau la bordul altei

nave. Marinarul dă în prealabil bandulei o mişcare de rotire, apoi o lansează spre chei, de unde cu ajutorul *saulei* se trage *parîma* respectivă.

Beaufort (scara) : tabel cuprinzînd criterii de apreciere a forţei vîntului, de la 1 la 12° ; aprecierea se face după aspectul velelor şi starea mării.

bigă : instalaţie la bordul navei pentru ridicarea încărcăturilor. Se compune dintr-un *scondru* prins de *arbore,* putînd pivota în jurul acestuia şi avînd în celălalt capăt un *palanc* cu ajutorul căruia se poate ridica o încărcătură de pe chei şi da o mişcare de rotaţie laterală pînă deasupra punţii sau *bocaportului,* unde este lăsată în jos. La descărcare, manevra este inversă.

bocaport : deschidere în punte, prin care se încarcă şi se descarcă magaziile navei.

bompres : mic catarg orizontal sau uşor înclinat, fixat la *prova* unei nave cu vele, pe care se ridică *focul* sau *focurile.*

bordaj : ansamblul fîşiilor metalice sau de lemn care învelesc etanş osatura unei nave. La navele din lemn, bordajul e constituit din scînduri de lemn *(file),* fixate de osatură prin şuruburi, etanşarea obţinîndu-se prin *călăfătuire.*

boţ de ancoră : bucată scurtă de lanţ avînd un capăt prins cu un inel de puntea navei, iar celălalt capăt al lanţului avînd un cîrlig. Este utilizat la fixarea lanţului de ancoră, cînd aceasta este la post.

brizant : val care se sparge în apropierea ţărmului, lovindu-se de fundul puţin adînc sau de stînci.

C

cabestan : aparat de ridicat prin tracţiune cu ajutorul unui cablu sau lanţ, avînd ca piesă principală una sau două tobe coaxiale şi cu axă de rotaţie verticală ; serveşte pe navă pentru ridicarea ancorei sau pentru manevra de apropiere la mal cînd acostează cu *pupa.*

cabotaj : navigaţie cu scopuri comerciale, de-a lungul coastei, în special între porturile aceleiaşi ţări.

cală : încăpere situată sub puntea principală a unei nave cu o singură punte, sau între fund şi prima punte, denumită punte inferioară ; în cală se depozitează

diferite materiale ; instalaţie portuară pentru construit sau reparat nave, avînd un plan înclinat folosit pentru lansarea sau ridicarea prin *halaj* a navelor.

calm ecuatorial : zonă situată de-o parte şi de alta a ecuatorului, între zonele alizeelor ; vînturile sînt slabe şi rare, cerul noros şi precipitaţiile abundente ; presiunea atmosferică este scăzută.

calm tropical : zonă situată între latitudinile 30 şi 35°, caracterizată prin vreme caldă şi frumoasă.

calm plat : stare a mării, în care suprafaţa apei nu are nici un fel de ondulaţii.

canistrelă : inel metalic care serveşte la învergarea pe strai a velei.

capă (a ţine la ∼) : a schimba direcţia şi drumul navei, faţă de drumul urmat, pentru a menţine o asemenea alură în raport cu vîntul şi valul, încît să se obţină maximum de siguranţă împotriva răsturnării, luării de apă sau avariilor. În general, o navă cu vele ţine capa avînd vîntul la circa *6 carturi* din *pravă ;* în această poziţie, nava are viteză redusă şi merge în derivă, formîndu-se în *bordul* în care bate vîntul un *siaj* transversal liniştit, scutind astfel *bordul* dinspre vînt de loviturile valurilor. În timpul capei se menţin ridicate un minim de vele. Dacă nava nu este bine echilibrată sub vele, are tendinţa de a se abate cu *prova* în vînt (capă *ardentă*), poziţie periculoasă, deoarece *arborii* pot fi avariaţi din cauza şocurilor primite de navă prin izbiturile valurilor.

capă seacă : alura de *capă* luată de o navă cu vele cînd toate velele sînt strînse, cu excepţia *velei de furtună.*

capă moale : alură de *capă*, cînd nava nu este bine echilibrată sub vele şi, ca urmare, *prova* are tendinţa de a se abate *sub vînt.*

cap la compas : direcţia de mers a unei nave exprimată prin unghiul format între *linia de credinţă* şi linia indicată de nord, la *compas.*

carabinieră : cîrlig menţinut închis cu ajutorul unui resort.

carenă : partea exterioară a corpului unei nave, aflată sub *linia de plutire.*

carlingă : piesă de legătură longitudinală, făcînd parte din scheletul de rezistenţă al navei.

cart : interval de timp (patru ore), cît durează serviciul unui schimb la bordul unei nave.

cart : a 32-a parte din *roza vînturilor,* adică 11 1/4° din 360°. Cu ajutorul acestei unităţi de măsură se exprimă drumul aproximativ al unei nave cu vele şi direcţia vîntului.

carte-pilot : broşură publicată de servicii hidrografice, cuprinzînd informaţii care nu sînt indicate pe hărţile maritime, de exemplu descrierea coastei, repere la uscat, treceri periculoase, date referitoare la *maree,* valuri, curenţi locali, locuri de ancorat etc.

călăfătuire : operaţie constînd din umplerea spaţiului dintre *filele bordajului* sau ale punţii cu un amestec de cîlţi şi smoală, denumit calafat.

(a) cădea travers : (vezi *travers*).

centru de derivă : punctul de aplicare a rezultantei forţelor de rezistenţă a apei asupra carenei navei, cînd aceasta derivează (se deplasează lateral).

centru de velatură : punctul de aplicare a rezultantei presiunilor vîntului asupra *velaturii* navei cu vele. Centrul de velatură se află deasupra *centrului de derivă* al navei, din care cauză nava ia întotdeauna o înclinare sub vînt.

cerc orar al unui astru : semicercul care uneşte cei doi poli ai sferei cereşti, trecînd prin astrul respectiv.

cheie de lanţ : unitate convenţională de măsură pentru lungimea lanţului de ancoră. Obişnuit, o cheie de lanţ are 25 m. Lungimea exprimată în chei se marchează prin brăţări montate pe zaua de legătură dintre cheile lanţului, astfel că după numărul brăţărilor se poate determina cîtă lungime de lanţ a fost lăsată la apă o dată cu ancora.

chilă : piesă principală din osatura navei, situată la fund în planul longitudinal al navei, de care se prind coastele şi *carlinga* centrală. Chila este o piesă continuă pe întreaga lungime a navei, avînd fixate *etrava* la *pro vă* şi *etamboul* la *pupă.*

ciclon : sistemul baric în care iz*obarele* închid o depresiune, presiunea scăzînd de la periferie spre centru. Într-un ciclon vîntul de la suprafaţa pămîntului gireză în sens invers acelor unui ceasornic în emisfera nordică şi în sensul acelor în emisfera sudică.

cîrmă : organ de formă plată, orientabil în jurul unui ax, servind la menţinerea sau schimbarea direcţiei de mers a navei.

cîrmă automată : dispozitiv aplicat la cîrma navelor mici cu vele, ale navigatorilor solitari. Dispozitivul care este pus în funcţiune cînd navigatorul solitar nu stă la cîrmă, este acţionat de o paletă pivotînd pe un ax şi care îşi schimbă orientarea în funcţie de direcţia vîntului. După ce a echilibrat velatura, navigatorul solitar *amarează echea.* Dacă nava, dintr-o cauză oarecare, se abate de la drumul fixat, paleta dispozitivului continuă a-şi menţine poziţia iniţială faţă de vînt, făcînd ca dispozitivul să acţioneze asupra cîrmei principale, care în mod automat aduce nava la drum.

cliper : velier mare, foarte rapid, folosit în secolul al XIX-lea, iniţial pentru contrabanda de opiu, apoi pentru transporturi de ceai şi mărfuri. Avea o velatură foarte dezvoltată şi o formă specială a corpului navei, datorită cărora era cea mai rapidă navă din epoca respectivă.

coca : partea navei alcătuită din schelet şi înveliş.

cocpit : spaţiu neacoperit de punte, situat la *pupa* sau la centrul navelor mici cu vele.

compas de drum : compas montat în faţa timonei, după care se menţine drumul navei. La navele mai mari se foloseşte şi un compas etalon situat deasupra comenzii, ferit de orice perturbaţii magnetice, care serveşte la controlul compasului de drum şi la luarea relevmentelor.

compas (magnetic) : busolă marină, aşezată în cutia compasului, prevăzută cu suspensie cardanică, ce asigură poziţia orizontală faţă de mişcările navei. Un sistem de mai multe ace magnetice dispuse paralel şi fixate pe un disc alcătuiesc roza compasului. Această roză se poate roti liber în cutia compasului, în jurul unui ax vertical ce trece prin centrul rozei. Axa magnetică (linia N—S) a sistemului de ace magnetice coincide cu linia nord-sud a rozei, care este gradată de la 0—360°.

copastie : bordură de lemn, montată orizontal la partea superioară a *parapetului* navei.

cronometru de bord : aparat servind la determinarea precisă a *timpului mediu la Greenwich,* în funcţie de care sînt exprimate coordonatele aştrilor şi *efemeridele* nautice.

crucetă : vergă fixată transversal pe arborele unei nave cu vele ; măreşte puterea de sprijin a *sarturilor* care trec prin vîrful ei.

culisor : piesă prin intermediul căreia se poate executa o mişcare de alunecare pe un element de ghidare.

culminaţie : poziţia unui astru, atunci cînd în cursul mişcării diurne a sferei cereşti astrul se află în meridianul superior al observatorului.

cuşetă : pat în cabina unei nave, cu margini mai ridicate pentru a împiedica pe cel care doarme să cadă pe timp de *ruliu*. Pe „Gipsy Moth IV" există şi o cuşetă specială, *de veghe,* care permite navigatorului solitar, fiind culcat, să ţină sub observaţie diferite aparate pentru dirijarea mersului navei.

D

declinaţia unui astru : arcul de *cerc orar* al astrului sau unghiul respectiv la centru, măsurat de la *ecuatorul ceresc* pînă la astru.

declinaţie magnetică : unghiul format de direcţia nord adevărat (planul meridianului astronomic sau geografic) cu planul meridianului magnetic (nordul magnetic). Declinaţia este pozitivă cînd meridianul magnetic este la est faţă de cel astronomic (declinaţie estică) şi negativă în caz contrar (declinaţie vestică).

(a) deferla : spargerea şi împrăştierea crestei unui val.

deplasament : volumul apei dislocate de *opera vie* a corpului navei, practic măsurat în tone a 1 000 kg.

deplasament standard : corespunzător încărcării standard internaţionale, se măsoară convenţional în tone engleze (1 t engleză = 1 016 kg).

derivă : unghiul dintre *chila* navei şi direcţia de deplasare a navei, format sub acţiunea vîntului sau a unui curent marin.

diferenţă de pescaj : diferenţa dintre pescajul *prova* şi pescajul *pupa*.

dinghy : sinonim cu pui ; ambarcaţie mică, de lemn, cu două rame, servind pentru curse şi lucrări de corvoadă la bord, sau ambarcaţie mică de salvare, confecţionată din cauciuc şi umflată pneumatic în caz de nevoie.

dreaptă de înălţime : linie de poziţie astronomică determinată de înălţimea observată la un astru. Punctul (poziţia) unei nave este determinat de intersecţia a două sau trei drepte de înălţime la aştri diferiţi, sau la acelaşi astru, la intervale de timp. Mai precis, dreapta de înălţime poate fi definită ca tangenta

geometrică la cercul de înălțime, care este totalitatea punctelor din care o infinitate de observatori măsoară aceeași înălțime la un astru, la un moment dat, centrul acestui cerc fiind proiecția terestră a astrului respectiv.

(a) dubla (un cap) : a naviga în jurul (unui cap).

E

eche : piesă de lemn, montată la capătul axei cîrmei, servind la manevrarea cîrmei.

ecliptică : drumul aparent descris de soare pe *sfera cerească* în timp de un an, *în sens direct.*

ecuator ceresc : planul perpendicular pe axa *polilor cerești,* trecînd prin centrul *sferei cerești.*

efemeride : tabele întocmite pe baza calculelor observatoarelor astronomice, cuprinzînd date precise referitoare la mișcarea și situația în timp a soarelui, planetelor și altor aștri importanți ; sînt folosite pentru calculele de navigație.

etambou : piesă groasă prin care se termină *chila* spre *pupa.* Ca și *etrava,* constituie una dintre piesele principale ale osaturii longitudinale a navei.

etravă : piesă groasă cu care se termină *chila* spre *provă.*

F

far : instalație echipată cu o sursă luminoasă, montată deasupra nivelului mării, care servește ca reper pentru navigația maritimă și fluvială în timpul nopții. Caracteristicile farului (înălțime, sector de vizibilitate, putere luminoasă, intervale între eclaturile luminoase) permit identificarea pe timpul nopții. Caracteristicile sînt trecute în Cartea farurilor și pe hărțile marine ; ansamblul vergilor, *velelor* și *manevrelor* unui *arbore ;* exemplu, farul *prova.*

fathom : unitate engleză de măsură de lungime prin care se indică pe hărțile maritime adîncimea la care se află fundul ; este egală cu 2 yarzi sau 1,82 m.

ferță : fîșie de pînză din care se confecționează vela, cusînd mai multe una de alta.

(a) fila : a da drumul încet unei *saule* sau *parîme.*

filare de ulei : împrăştiere de uleiuri vîscoase (vegetale sau de peşte) *în vîntul navei,* la o distanţă de circa 10—15 metri prin intermediul unor saci de pînză plutitori, legaţi de bord cu o *parîmă,* în caz de mare agitată, atunci cînd nava ţine la capă. Uleiul se întinde la suprafaţa apei sub forma unei pelicule care împiedică aderenţa dintre vînt şi val ; rezultatul este că valurile cu creastă se transformă în *hulă,* reducînd posibilitatea de a lua apă precum şi efectul mecanic datorat spargerii valului de corpul navei. Sub acţiunea vîntului şi valurilor, nava fără viteză derivează mult mai repede decît pata de ulei de la suprafaţa apei.

filă : scîndură de lemn fixată pe osatura unei nave şi formînd *bordajul* acesteia.

flux (maree înaltă) : ridicarea nivelului apei, datorat *mareei.*

foc : velă triunghiulară aflată la *pravă, învergată* pe *straiurile arborelui trinchet.*

frecvenţă de pericol : acea frecvenţă folosită în radionavigaţie, fixată prin regulamente internaţionale şi rezervată pentru emisiunile radio ale navelor aflate în pericol. Staţiunile radio de coastă veghează permanent pe această frecvenţă (500 kHz) pentru a capta apelurile transmise.

fundarisire : operaţie prin care ancora este lăsată să cadă în mare de pe un *ancorator* sau din *nară* în vederea ancorării.

fungă : manevră curentă cu ajutorul căreia se ridică o *velă* sau o *vergă* pe care este *învergată* vela.

fus orar : zonă de pe suprafaţa globului determinată de anumite meridiane şi stabilită pentru a înlătura dificultăţile provocate de diferenţele prea mari ale *timpilor locali.* În acest sistem, în toate punctele, orice fus orar are acelaşi *timp local,* anume timpul meridianului care îl traversează. Globul terestru a fost împărţit în 24 fuse orare : 12 la est şi 12 la vest faţă de meridianul Greenwich, fiecare fus cuprinzînd un sector de 15° longitudine. Fusul orar are în centru un meridian principal, care este un multiplu de 15° ; limitele fusului orar sînt două meridiane situate la est şi la vest de meridianul principal, la distanţe de 7°30′. Diferenţa maximă între ora unui loc al fusului şi timpul local respectiv nu depăşeşte 30 min.

G

gai : manevră curentă folosită pentru a orienta o *bigă* sau un *scondru* în plan orizontal, prin rotirea scondrului în jurul axului său vertical.

ghidon : pavilion de formă dreptunghiulară din a cărui latură exterioară s-a decupat un triunghi. Este folosit în Codul internațional de semnale ; la „Gipsy Moth IV" este un pavilion distinctiv al clubului nautic respectiv.

ghiu : scondru montat articulat la partea inferioară a *coloanei arborelui* și susținut la capătul liber de o *balansină*. Pe ghiu se *înverghează* marginea inferioară a velei respective.

giruetă : instrument indicator al direcției vîntului format dintr-o tijă orizontală, terminată la un capăt în formă de pană. Ansamblul se rotește în plan orizontal în jurul unui ax vertical ; coada cu pană orientează capătul liber ai tijei în direcția vîntului, indicînd pe un cadran această direcție, în grade sau *carturi.*

G.M.T. : timpul mediu la Greenwich *(unghiul orar* al *soarelui mediu,* măsurat de la meridianul Greenwich).

goeletă : navă cu vele, de mic tonaj, cu forme fine, avînd doi *arbori cu greement auric.*

grandee : parîmă cusută la marginea velei, servind la întărirea acesteia.

greement : ansamblul format din *arborada, manevrele* și *velatura* unei nave.

gren : lovitură de vînt de scurtă durată, generată de o diferență mare de temperatură între două mase de aer apropiate. Grenurile sînt frecvente în zona *calmurilor ecuatoriale* (Tornados, în Africa Occidentală, Pamperos, la gura fluviului La Plata). Grenurile constituie un pericol foarte mare pentru velierele surprinse cu toate velele ridicate.

(a) guverna : a menține sau schimba direcția de mers a navei cu ajutorul cîrmei.

guvernare la compas : a menține nava pe o direcție dată, manevrînd cîrma astfel încît *linia de credință* să vină în dreptul gradației compasului care corespunde drumului ce trebuie urmat de navă. La navele cu vele, guvernarea la compas nu se poate face riguros după indicațiile compasului, ci folosindu-se cu abilitate forța și direcția vîntului.

H

habitaclu : locul *compasului,* construit din lemn sau din metale nemagnetice.

halaj : operația de tragere a ambarcațiilor, prin mijloace mecanice sau animale, pe apă sau pe cală.

hartă gnomonică : hartă marină avînd la bază un sistem de proiecție din centrul pămîntului pe un plan tangent la elipsoidul terestru într-un punct situat în centrul zonei de proiecție. Această hartă se folosește la navigația oceanică pe mari distanțe (navigație pe *ortodromă*) și pentru *navigația radiogoniometrică,* deoarece arcele de cerc mare *(ortodrome)* apar ca linii drepte ; *loxodroma* este reprezentată ca o curbă cu concavitate spre ecuator. În proiecție gnomonică, meridianele apar ca linii drepte convergente spre poli, iar paralelele au forme conice.

harta sinoptică : hartă avînd calitatea că diversele sale părți componente și detalii pot fi cuprinse de la prima vedere.

hublou : ferestruică rotundă în bordul navei, prevăzută cu geam gros și cu șuruburi de fixare ; o garnitură de cauciuc împiedică pătrunderea apei cînd valurile lovesc în bord.

hulă : mișcare ondulatorie a suprafeței mării, după încetarea unei furtuni, formînd valuri de formă regulată, avînd drept curbă directoare o sinusoidă.

I

izobară : linia care unește puncte de egală presiune atmosferică de pe suprafața pămîntului.

Î

înălțimea unui astru : unghiul vertical, măsurat de la orizontul observatorului pînă la astru (valori de la 0—90°).

înclinație magnetică : unghiul format într-un anumit loc de pe suprafața pămîntului, între acul magnetic liber suspendat și planul orizontului. Înclinația magnetică ia valori între 0 și 90° și se consideră pozitivă cînd Polul Nord al acului magnetic se află sub planul orizontului (în emisfera boreală). În emisfera australă Polul Nord al acului magnetic se află deasupra planului orizontului și înclinația magnetică se consideră negativă.

înclinometru : instrument utilizat la măsurarea unghiului de înclinare transversală a navei. Este format dintr-un pendul avînd la capăt un indice care, în funcție de înclinarea navei, se deplasează în fața unui sector circular divizat în grade.

întinzător de bord : dispozitiv folosit la bordul navelor pentru întinderea *manevrelor* fixe, constînd dintr-un manşon cu filet interior la ambele capete (de sensuri inverse) şi din două tije, cu un capăt filetat, iar celălalt furcat, cu ureche sau cîrlig.

învergare : prinderea velei cu marginea de învergare, de verga respectivă.

L

latitudine (φ) : coordonata geografică a unui punct de pe suprafaţa Pămîntului, măsurată pe arcul de meridian, de la ecuator pînă la paralelele punctului respectiv. Latitudinea are valori cuprinse între 0 şi 90° ; dacă punctul este situat în emisfera nordică, latitudinea se consideră nordică sau pozitivă, iar dacă este situat în emisfera sudică, latitudinea se consideră sudică sau negativă.

linie de credinţă : indicaţie pe cutia *compasului,* care materializează planul diametral al navei.

linie de plutire : planul teoretic orizontal la nivelul apei liniştite, care împarte corpul navei în două părţi : *opera vie* şi *opera moartă.*

linia internaţională de schimbare a datei : linie ipotetică, de-a lungul meridianului de 180°, socotită ca locul unde începe fiecare zi calendaristică. În călătoria sa, nava „Gipsy Moth IV" a ajuns în zona *fusului orar* 12 (meridianul fusului orar avînd longitudinea 180°) care este delimitat de meridianele $\pm 172°30'$. Fusul 12 are o oră diferită cu 12 ore faţă de fusul 0. În cele două părţi ale fusului 12 (separate de meridianul 180°) ziua are date diferite : între $+ 172°30'$ şi 180°, longitudine estică, ziua are o dată, iar între $-172°30'$ şi 180° longitudine vestică, ziua are altă dată, meridianul 180° constituind linia de schimbare a datei. Cînd o navă trece peste meridianul 180° se menţine neschimbată ora fusului, dar se schimbă data zilei după cum urmează : dacă nava merge spre est, se scade o zi ; dacă nava merge spre vest, se adaugă o zi. Astfel se explică cele „două joi" din cursul călătoriei lui Chichester.

loch : instrument cu care se măsoară distanţa parcursă de navă, uneori prevăzut şi cu dispozitiv de înregistrare a vitezei navei.

loch electric : aparat aflat la bordul navei, format dintr-un ax montat într-un tub, avînd la un capăt o elice rotită de curentul apei şi la celălalt capăt un dispozitiv electric care înregistrează viteza navei şi numărul milelor parcurse. Un cadran repetitor se află în cabină, pe tabloul cu aparate de bord.

loch manual : vechi instrument pentru măsurarea vitezei navei, compus dintr-un sector de lemn de formă curbă, lestat cu plumb la partea inferioară și legat în labă de gîscă cu o *saulă de remorcă* pe care sînt marcate noduri echidistante. Lochul este lăsat la apă, la *pupă*, cînd nava este în mers, iar sectorul de lemn este frînat datorită rezistenței apei, provocînd derularea *saulei de remorcă*. Timonierul respectiv numără nodurile desfășurate pe timp de 30 secunde (a se vedea procedeul de măsurare a vitezei la *nod*).

longitudine : (λ) : arcul de ecuator terestru măsurat de la meridianul Greenwich spre est sau spre vest, pînă la meridianul unui anumit punct după suprafața pămîntului (sau unghiul corespunzător la centru). Longitudinea poate lua valori cuprinse între 0 și 180°, considerîndu-se estică sau pozitivă dacă punctul este situat în emisfera estică, și vestică sau negativă, dacă punctul este situat în emisfera vestică.

loxodromă : curba care unește două puncte de pe suprafața pămîntului, tăind toate meridianele sub același unghi. Este curba pe care o descrie pe suprafața pămîntului o navă care ține un anumit drum. Pentru navigația pe distanțe scurte (navigație pe loxodromă), se utilizează hărți marine în care loxodroma apare ca o linie dreaptă.

lumini de drum sau de poziție : sînt stabilite prin regulament internațional și obligatoriu ; toate navele trebuie să le aibă aprinse de la apusul pînă la răsăritul soarelui. Aceste lumini trebuie să fie vizibile pe o anumită distanță și într-un anumit sector, astfel că, de la bordul altei nave noaptea se poate determina drumul pe care merge nava respectivă și la ce distanță se găsește. Luminile de drum sînt : albe la *catarge*, roșii la *babord* și verzi la *tribord*. Pentru cazul cînd nava este în imposibilitate de manevră, pusă pe uscat etc. regulamentele internaționale prevăd lumini de poziție distincte.

M

manevre : totalitatea *parîmelor* sau lanțurilor folosite la fixarea sau manevrarea elementelor *arboradei, vergilor* sau *velelor*. Manevre fixe sînt acelea care fixează elementele *arboradei*, anume, *sarturile, pataraținele, straiurile, balansinele*. Manevre curente sînt cele care servesc la ridicarea, strîngerea și coborîrea *vergilor* și a *velelor*.

marangoz : lucrător care execută și montează piesele de lemn ale corpului navelor de lemn.

marele pavoaz : ansamblul pavilioanelor Codului național de semnalizare și al pavilioanelor naționale, dispuse în ordinea culorilor și ridicate la catarg

pentru a marca o solemnitate sau onora o personalitate care vine la bord. La navele cu un catarg, marele pavoaz are formă triunghiulară, avînd ca bază puntea ; la navele cu mai multe catarge are formă trapezoidală, baza mare fiind puntea. Noaptea, marele pavoaz este format din becuri electrice pe aceleași trasee.

margine de întinsură : marginea inferioară a unei *vele.*

margine de înverga re : marginea care se înverghează, se prinde pe *verga* respectivă.

mascarea velelor : (vezi *velă mascată).*

matisire : împreunare fără noduri a capetelor a două *parîme* sau a unui capăt de *parîmă* cu ea însăși, efectuată prin desrăsucirea și așezarea față în față a celor două capete și trecerea șuvițelor una peste alta ; după această operație parîma se înfășoară și se *patronează.*

mărul catargului : proeminență sferică aflată în vîrful *arborelui.*

meridian magnetic : intersecția planului vertical, care cuprinde direcția locală a intensității cîmpului magnetic cu suprafața pămîntului.

merlin : saulă subțire, albă sau gudronată, formată din două *sfilate* care servesc la *patronare* și *matisire.*

milă marină : lungimea arcului de meridian de 1′ la latitudinea de 45° ; servește în navigație la măsurarea distanțelor, fiind egală cu 1852 m.

milibar : unitate de măsură a presiunii, egală cu a mia parte dintr-un bar ; barul este egal cu 10^6 barii, baria fiind unitatea de măsură pentru presiune în sistemul G.C.S., egală cu o dină/cm^2.

mișcare diurnă (a *sferei cerești) :* mișcare aparentă determinată de rotația pămîntului în jurul axei polilor ; este o mișcare uniformă cu sensul de la est la vest (sens retrograd), cu durata de 24 ore.

(a) mola : a da drumul complet unei *parîme* sau unui cablu.

mură : manevră curentă cu ajutorul căreia se întinde spre *pro vă* colțul de jos al unei vele.

murele la babord : expresie prin care se arată poziția velierului în raport cu vîntul : nava primește vîntul din *babord.*

murele la tribord : idem, nava primește vîntul din *tribord.*

N

nară de ancoră : orificiu circular sau eliptic în *bordajul,* puntea sau *parapetul,* unei nave, servind la trecerea în afară a lanţului de ancoră.

(a) naviga în bordee : navigaţia unei nave cu vele, care înaintează în *volte* primind vîntul din acelaşi bord.

navigaţie astronomică : navigaţie în largul mării, cînd nu sînt vizibile repere la coastă ; în această situaţie, *punctul* navei se determină prin observaţii la aştri. În navigaţia astronomică, *punctul* navei se poate determina prin calculul separat al latitudinii şi longitudinii, prin observaţii la aştri care ocupă o poziţie determinată pe *sfera cerească,* sau prin intersecţia a două sau trei linii de poziţie astronomică numite *drepte de înălţime.*

navigaţie estimată : navigaţia în care *punctul* navei este ţinut la zi pe baza drumului stabilit prin indicaţii ale *compasului* şi ale distanţelor parcurse (cu ajutorul *lochului*). Pe harta marină se trasează drumul navei din punctul de plecare şi se măsoară distanţa parcursă în intervalul de timp respectiv ; pot interveni erori, datorite vîntului, valurilor, curenţilor, erorilor aparatului.

navigaţie radiogoniometrică : navigaţie în care se folosesc fie *relevmente* la navă, luate de la staţiuni de radiogoniometrie de la uscat, fie relevmente luate de la bord la radiofarurile de la uscat.

nod : unitate de măsură a vitezei navelor egală cu o *milă marină* (1 852 m) pe oră. Denumirea vine de la sistemul folosit în trecut pentru măsurarea vitezei navelor cu vele, care consta din numărarea nodurilor *saulei lochului* lăsat în apă la *pupă* şi care se desfăşura într-un interval de timp de 30′ (adică a 120-a parte a unei ore). Numărul de noduri desfăşurate reprezenta viteza în *mile marine* pe oră, deoarece nodurile se aflau la o distanţă de 15,432 m unul de altul, adică la a 120-a parte dintr-o *milă marină.*

nostrom : şeful de echipaj la bordul navei.

O

ochet : capătul unei *parîme* sau sîrme, întors în formă eliptică (de ochi) şi *(matisit).*

operă moartă : partea din corpul navei aflată deasupra liniei de *plutire.*

operă vie : partea din corpul navei, aflată sub *linia de plutire.*

ortodromă : arcul de cerc mare care unește două puncte de pe suprafața pămîntului ; ortodroma taie meridianele sub unghiuri diferite și reprezintă distanța cea mai scurtă între două puncte. Întrucît taie meridianele sub unghiuri diferite, practic nu este posibil să se navigheze pe ortodromă, de aceea navigația se execută pe *loxodrome* scurte cît mai apropiate de ortodromă. Pentru navigația oceanică pe distanțe mari, se utilizează hărți marine speciale, în care ortodroma apare ca o linie dreaptă.

P

palanc : utilaj pentru ridicat, cu mai mulți scripeți în jurul cărora sînt înfășurate *parîme* sau cabluri, folosind la diferite manevre și la ridicarea greutăților la bordul navelor.

parapet : partea bordului de deasupra punții superioare.

parîmă : cablu vegetal (din cînepă, manila sau in), metalic (sîrmă de oțel) sau din material plastic folosit la bordul navei.

patarațină : manevră fixă care fixează *arborele* spre *pupă* și în borduri. Este confecționată și întinsă ca și *sarturile,* dar nu este dublă.

patronare : înfășurarea capătului unei *parîme* metalice sau vegetale cu *merlin* sau cu un fir de sîrmă pentru a-i împiedica desrăsucirea.

pavilion : drapelul național ridicat la bordul unei nave.

pavilion de semnalizare : steaguri colorate, pătrate sau triunghiulare, care în diferite combinații servesc la comunicări între nave după un cod național sau internațional.

pavoaz : ansamblul pavilioanelor naționale și de semnalizare ridicate pe o navă, într-o anumită ordine și în anumite împrejurări (solemnități).

pescaj : distanța măsurată pe perpendiculara ridicată pe *linia de plutire,* între *linia de plutire* și marginea inferioară a *chilei.*

pic : scondru oblic, asemănător cu *ghiul ;* este mobil și alunecă pe *arbore* cu ajutorul a două ghidaje.

pistol Very : pistol special pentru lansat rachete luminoase de diverse culori, utilizat pentru semnalizări în cursul navigației.

pitură : vopsea pentru nave (anticorosivă pentru protecția *operei vii*). Pitura antivegetativă ucide animalele și vegetalele ce se depun pe diverse părți ale *operei vii,* în special în apele tropicale.

platformă continentală : partea litosferei cuprinsă de la soclul continental pînă la adîncimea medie a mării de circa 200 m.

pontil : stîlp vertical care susţine puntea sau o piesă grea.

porta-voce : tub acustic metalic, montat la bordul navei, prin care se transmit ordine sau se fac comunicări între diferitele compartimente ale navei.

provă : partea dinainte a unei nave.

punctul navei : poziţia navei pe suprafaţa sferei pămînteşti, determinată cu ajutorul a două coordonate geografice : *latitudine* şi *longitudine.*

punct estimat : poziţia navei stabilită pe hartă cu ajutorul datelor obţinute de la *compas* (drumul navei) şi cu indicaţiile *lochului* (distanţa parcursă).

punct vernal : intersecţia eclipticei (drumul aparent descris de soare pe *sfera cerească* timp de un an) cu *ecuatorul ceresc.*

(a) pune în pană : situarea unei nave cu vele într-o poziţie în care aceasta nu mai înaintează, devenind echilibrată sub efectul vîntului care acţionează asupra velelor ; în această situaţie, unul dintre *arbori* are *velele mascate,* adică primeşte vîntul pe faţa din *provă* a velelor.

pupă : partea dinapoi a unei nave.

puţul lanţului : spaţiu situat sub puntea navei, în care se ţine lanţul ancorei.

R

radiofar : staţie de radioemisie al cărui amplasament e trecut pe hartă şi ale cărei emisiuni servesc pentru obţinerea *relevmentului radiogoniometric.*

radiolocaţie : determinarea poziţiei unui obiect faţă de o staţie emiţătoare de unde electromagnetice (radar). Se bazează pe principiul reflexiei de către obiectul a cărui poziţie urmează a fi determinată, a undelor electromagnetice emise de staţia radar. Semnalele reflectate (semnale de ecou) sînt recepţionate vizual pe un ecran cu tub electronic al staţiei de emisie. Se obţin informaţii privind natura, poziţia, direcţia de mers şi viteza obiectului supus observaţiei

rafală : creşterea bruscă a intensităţii vîntului.

reflux (maree joasă) : fenomen de coborîre a nivelului apei sub acţiunea *mareei.*

relevment : unghiul în planul orizontului, format între o direcţie de referinţă şi direcţia unui astru, a unui obiect pe uscat sau a unei nave pe mare.

relevment la compas : relevment luat de la bordul navei, în care planul de referinţă este nordul de la *compas.*

relevment prova : relevment luat de la bordul navei, în care planul de referinţă este planul longitudinal al navei ; se măsoară în sistemul semicircular, de la 0—180°, în *babord* sau în *tribord.* Mai poate fi măsurat în *carturi.*

relevment radiogoniometric : unghiul măsurat la o staţie de radiogoniometrie sau la un *radiofar,* între o direcţie de referinţă (de exemplu, direcţia emiţătorului de unde electromagnetice).

rocarniţă : dispozitiv pentru ridicarea sau coborîrea unei *vergi* pe un *arbore.*

roza vînturilor : sistem de apreciere a direcţiei vîntului în raport cu punctele cardinale (N N-E, E N-E etc.) ; circumferinţa rozei este împărţită în 32 direcţii numite *carturi,* fiecare *cart* avînt 11 1/4 grade.

ruliu : mişcare alternată faţă de planul longitudinal al navei, de la un bord la altul, provocată de valuri.

S

sachet : saulă care serveşte la prinderea velelor de *vergi* pentru a micşora suprafaţa velică.

safran : pana cîrmei, asupra căreia se exercită forţele hidrodinamice ale curentului relativ al apei, permiţînd schimbarea direcţiei sau menţinerea drumului navei.

şaland : ambarcaţiune cu fund plat, de obicei nepuntată, folosită pe fluvii sau în rada unui port pentru transportul mărfurilor la bord sau de la o navă la uscat, atunci cînd nava nu poate intra în portul respectiv.

santină : spaţiul de la fundul navei unde se adună apă din infiltraţii.

sart : manevră fixă, care fixează *arborele* de borduri ; în mod obişnuit este dublă.

saulă : parîmă subţire, cu circumferinţa de 1,5—3,5 cm.

saulă de remorcă (saulă engleză) : saulă astfel împletită încît nu se poate înoda sau desface la răsucire sau tracţiune (saulă de *loch).*

(a) şavira : răsturnarea într-un bord a unei nave.

scondru : bară circulară de lemn sau din ţeavă metalică, lungă de cîţiva metri şi cu secţiune minimă de circa 100 mm, folosită la bordul navelor pentru diferite scopuri *(tangon,* scondrul *spinakerului).*

scotă : manevră curentă fixată la colţul de jos al velei sau la *ghiu,* folosind la întinderea velei spre *pupă :* cu ajutorul scotei se dă velei sau *ghiului* unghiul dorit faţă de direcţia vîntului.

semnal orar radio : semnal emis de observatoare astronomice pentru indicarea orei, prin dispozitive automate, simultan pe mai multe lungimi de undă. Serveşte la stabilirea diferenţei dintre *timpul mediu la Greenwich* şi ora pe care o indică în momentul recepţiei cronometrul de la bord, în vederea calculelor de *navigaţie astronomică.* Posturile de emisie a semnalelor orare radio sînt astfel repartizate, încît pot fi recepţionate de o navă ori unde s-ar afla pe suprafaţa globului.

sens direct : sensul mişcării aparente a soarelui pe ecliptică (de la vest la est), deci opus ca sens mişcării diurne.

sens retrograd : sensul de mişcare a acelor ceasorniculuí. Mişcarea diurnă a *sferei cereşti* este o mişcare aparentă determinată de mişcarea de rotaţie a pămîntului în jurul axei polilor, de la est la vest, în sens retrograd.

sextant : instrument care serveşte la măsurarea unghiurilor ; se măsoară unghiuri orizontale între două obiecte şi unghiuri verticale sub care se vede un obiect sau un astru deasupra orizontului vizibil. Citirea unghiurilor se face pe un limb gradat în 60° (a şasea parte dintr-o circumferinţă — sexta — de unde provine şi numele instrumentului).

sferă cerească : sferă imaginară folosită în calculele de navigaţie, avînd centrul în centrul pămîntului şi raza infinit de mare. Pe această sferă se proiectează aştri.

sfilaţă : element constitutiv al unei *parîme* vegetale, constînd din mai multe fire vegetale răsucite.

siaj : dîră de spumă formată la *pupa* unei nave în mers.

sistem baric : repartizarea orizontală a presiunii atmosferice, într-o anumită regiune.

slup : navă mică cu vele, destinată *cabotajului,* avînd un singur *arbore* şi un singur *foc.*

soare mediu : astru fictiv, pentru necesităţile calculelor nautice, considerat că se mişcă pe ecuator cu viteză uniformă, parcurgînd ecuatorul într-un *an tropic.*

sondă acustică : aparat pentru măsurarea adîncimii apei, bazat pe măsurarea timpului parcurs de un sunet emis de la bordul navei şi reflectat pe fundul mării. Practic se măsoară intervalul de timp necesar sunetului pentru a parcurge distanţa de la navă la fund, apoi a sunetului reflectat de la fund la navă. Aparatul este etalonat pentru o viteză a sunetului în apă de 1 500 m/sec.

spinaker : velă triunghiulară, avînd *scota* legată la un *scondru* perpendicular pe bordaj, numit scondrul spinakerului, folosit la navigaţia cu *vînt din pupă.*

spirai : luminator în punte, deasupra încăperilor care nu au *hublouri.*

stabilitate : proprietatea navei de a reveni în poziţie dreaptă (de echilibru), după înclinarea ei într-un bord sub influenţa unei forţe externe, (vînt, valuri) atunci cînd această forţă încetează.

strai : manevră fixă folosită pentru fixarea *arborelui* în planul diametral al navei. Unele straiuri se folosesc la fixarea velelor triunghiulare, *focurilor* sau *velastraiurilor.* Straiul poartă denumirea după *arborele* pe care-l susţine sau după vela după care se înverghează.

(a) strînge vîntul : a naviga cu *prova* cît mai aproape de direcţia din care bate vîntul.

şustă : manevră fixă, pentru fixarea *picului* în borduri.

T

tachet : suport în formă de T, fixat pe punte sau pe *arbore,* de care se leagă *scotele* şi în general se iau *volte.*

tambuchi : deschidere prin care se poate coborî sub puntea acoperită cu copac sau cu gheretă.

tangaj : mişcare alternată, în jurul unei axe transversale faţă de direcţia de mers a navei, provocată de acţiunea vîntului sau a valurilor.

tangon : scondru rabatabil, montat cu un capăt pe bordul navei şi de care se leagă bărcile.

(a) terţarola (a lua terţarola) : a reduce suprafaţa unei vele cînd vîntul este prea puternic, prin legarea barelor de terţarolă de pe velă. La unele nave,

ghiul se poate roti cu ajutorul unui sistem de clicheți, terțarolarea făcîndu-se în acest caz numai prin rotirea *ghiului* în jurul axei sale.

timonă : roata cîrmei, care pune în mișcare pana cîrmei, lucrînd asupra *echer* cu ajutorul *troțelor.*

timonier : marinar la bordul navei care manevrează *timona* sau execută semnalizări.

timp mediu (timp solar mediu) : *unghiul orar* al *soarelui mediu.*

timpul la Greenwich : unghiul orar al soarelui, măsurat de la meridianul Greenwich.

timpul locului : unghiul orar al soarelui, măsurat de la meridianul locului.

trauler : navă destinată pescuitului cu ajutorul traul-ului (năvod cu care se pescuiesc aglomerările de pești de la fundul mării sau de la diferite adîncimi).

(la) traversul navei : situat pe direcție perpendiculară pe axa de simetrie *(provă-pupă)* a navei.

tribord : partea laterală din dreapta planului longitudinal al unei nave, privind de la *pupă* spre *provă.*

troliu : aparat care servește pentru deplasarea unei sarcini în plan vertical sau în plan orizontal, cu ajutorul unui cablu sau lanț și prin intermediul unui sistem de roți dințate. Cablul sau lanțul se înfășoară pe una sau mai multe tobe.

troță : ansamblu de lanțuri și cabluri prin care mișcarea *timonei* se transmite la axul cîrmei.

U

unghi la pol (al unui astru) arcul de *ecuator ceresc,* măsurat de la meridianul superior spre est sau spre vest, pînă la *cercul orar* al astrului.

unghiul orar al unui astru : arcul de *ecuator ceresc,* măsurat de la meridianul superior în *sens retrograd,* pînă la *cercul orar* al astrului respectiv ; are valori între 0 și 360°.

V

val brizant : (vezi *brizant*).

val deferlant : (vezi (a) deferla).

varangă : piesă de lemn sau de tablă montată vertical și transversal față de fundul navei la a cărui consolidare contribuie.

velastrai : velă latină (triunghiulară) întinsă pe *straiurile* dintre *arbori ;* poartă denumirea după *arborii* între care este ridicată.

velatură : totalitatea velelor unei nave asupra cărora acționează vîntul și cu ajutorul cărora se deplasează și se guvernează nava.

vela : pînză rezistentă, confecționată din mai multe fîșii de in sau de bumbac denumite *ferțe,* cusute între ele ; la iahturile moderne, fîșiile de pînză se fac din nailon sau dacron. Pe marginea velei este cusută o *parîmă* denumită *grandee,* care servește la întărirea velei.

velă aurică : velă trapezoidală.

velă de capă : velă care se ridică cînd nava *ține la capă.*

velă de furtună : velă foarte rezistentă, de dimensiune mai redusă decît alte vele, pe care le înlocuiește cînd acestea, chiar *terțarolate,* nu mai pot rezista presiunii vîntului.

velă latină : velă trunghiulară, întinsă pe *straiurile arborilor.*

velă mascată : velă care primește vîntul pe fața dinspre *pravă,* în urma modificării accidentale a alurei navei.

(a) veni în vînt : abaterea navei spre direcția din care bate vîntul. Sub vînt

vergă : bară de lemn sau metalică, fixă sau mobilă, așezată pe partea dinainte a *arborelui.*

vinci : troliu cu tambur și ax orizontal folosit la bordul navei pentru *virarea* sau *filarea* unei *parîme* sau a unui lanț.

vînt aparent : vînt observat la bordul unei nave în mers ; direcția lui se determină cu ajutorul *compasului* iar viteza, măsurată în metri pe secundă, se determină cu ajutorul *anemometrului.* Vîntul aparent este rezultanta dintre *vîntul real* și *vîntul navei.*

vînt de bulină (a naviga cu ∼) : a naviga cu *prova* cît mai aproape de direcția vîntului (cu *vînt strîns* la maximum posibil).

vînt din pupă : vînt care bate direct din *pupă.*

vînt larg : vînt care bate dintr-o direcție cuprinsă între *travers* și patru *carturi* înapoia *traversului.*

vînt mare larg : vînt cuprins între *vîntul larg* şi *vîntul din pupă.*

vînt real : direcţia şi viteza deplasării reale a masei de aer. La bordul navei interesează în mod practic acest vînt, care este determinat pe baza *vîntului aparent* şi a *vîntului navei* printr-o construcţie grafică, utilizînd aceşti doi vectori cunoscuţi.

vînt strîns : vînt care bate dintr-o direcţie aflată înaintea *traversului* navei.

vîntul navei : vîntul rezultat drept consecinţă a deplasării navei, avînd direcţie contrară mersului navei şi viteză egală cu viteza navei.

(a) vira : operaţia de tragere a unei *parîme* sau a unui lanţ cu *cabestanul* sau cu *vinciul.*

(a) vira ancora : a trage ancora la bord.

(a) vira nava : a întoarce nava într-un bord

voltă : manevră prin care nava cu vele îşi schimbă bordul din care primeşte vîntul.

voltă în vînt : manevră prin care nava îşi schimbă bordul din care primeşte vîntul, trecînd cu *prova* prin vînt.

voltă sub vînt : manevră prin care nava îşi schimbă bordul din care primeşte vîntul, trecînd cu *pupa* prin vînt.

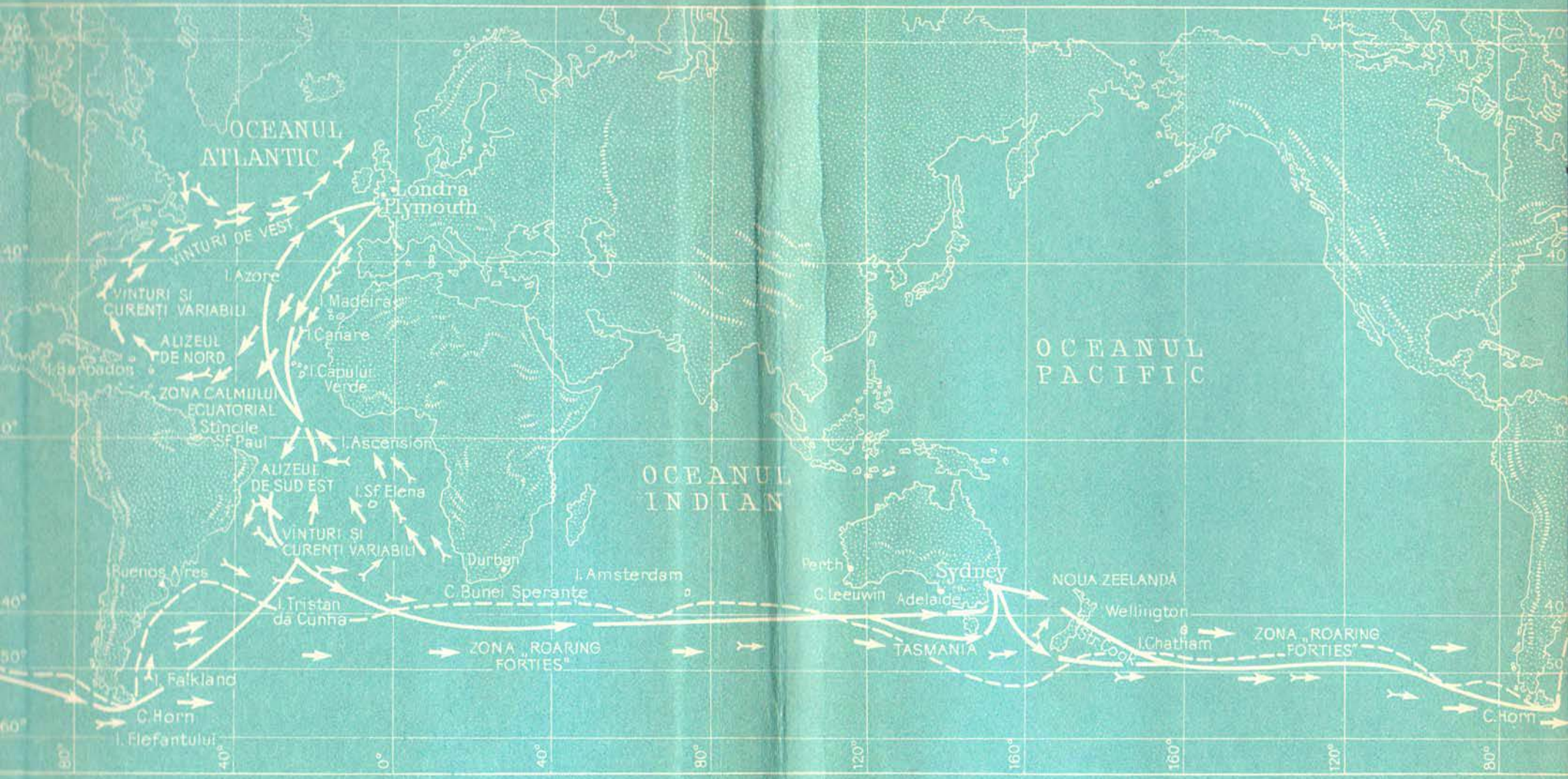
Cuprinsul

1 Visuri 11
2 Dezamăgiri 21
3 În sfîrşit, plecarea 35
4 La şaizeci şi cinci de ani 56
5 Aştept să înceapă vîntul şi ploaia 73
6 Roaring Forties 84
7 La un pas de catastrofă 97
8 Strîmtoarea Bass 119
9 În Australia 133
10 Şavirare în Marea Tasmaniei 147
11 Am avut mare noroc 157
12 De două ori joi 169
13 Spre Capul Horn 183
14 Dublez Capul Horn 200
15 În vastul Atlantic 220
16 În zona alizeelor şi a calmului ecuatorial 235
17 În sfîrşit, o navigaţie plăcută ! 244
Epilog de *J. R. L. Anderson* 257
Rolul soţiei în marea aventură de Sheila Chichester 261
Anexa 1: Jurnal de bord 267
Anexa 2: Aprovizionarea de Sheila Chichester 274
Mic glosar nautic la ediţia în limba română 279

Redactor : SANDA STOIAN
Tehnoredactor : MIRCEA NASTA

Coli editură 20. Coli de tipar 19+2,5 planșe. Hîrtie tipar înalt A 63 g/m². Indici pentru clasificarea zecimală : pentru bibliotecile mari : 910, pentru bibliotecile mici : 91

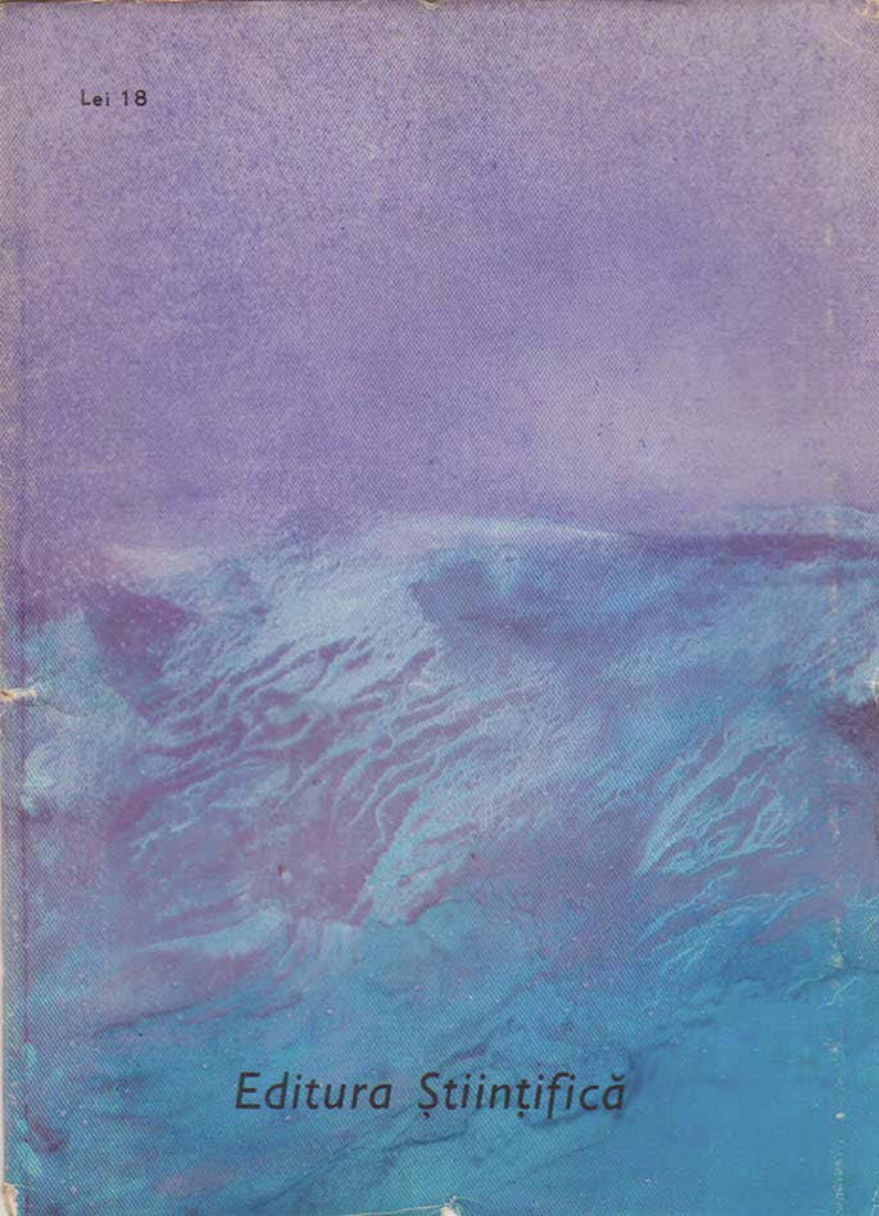
Tiparul executat sub comanda nr 90 645 la Combinatul Poligrafic „Casa Scînteii", Piața Scînteii nr. 1, București — Republica Socialistă România


OCEANUL ATLANTIC
Londra
Plymouth
VÎNTURI DE VEST
I. Azore
VÎNTURI ŞI CURENŢI VARIABILI
I. Madeira
I. Canare
ALIZEUL DE NORD
I. Barbados
I. Capului Verde
ZONA CALMULUI ECUATORIAL
Stîncile Sf. Paul
I. Ascension
ALIZEUL DE SUD EST
I. Sf. Elena
OCEANUL INDIAN
VÎNTURI ŞI CURENŢI VARIABILI
Durban
Buenos Aires
I. Amsterdam
C. Bunei Sperante
I. Tristan da Cunha
ZONA „ROARING FORTIES"
I. Falkland
C. Horn
I. Elefantului
Perth
Sydney
C. Leeuwin
Adelaide
NOUA ZEELANDĂ
Wellington
Str. Cook
I. Chatham
TASMANIA
ZONA „ROARING FORTIES"
C. Horn
OCEANUL PACIFIC
40°
0°
40°
80°
120°
160°
160°
120°
80°

LKI 18

Sir Francis Chichester s-a născut la 17 septembrie 1901, în Devon, comitat din sud-vestul Angliei. La 18 ani, tînărul entuziast, aproape fără un ban în buzunar, a plecat în Noua Zeelandă, unde, după scurt timp, a izbutit să înființeze o societate de navigație aeriană. Întors în Anglia și-a luat brevetul de pilot după care a întreprins numeroase zboruri solitare (Anglia—Australia, 1929; Australia — Japonia, 1931; în 1929, în cursul unui zbor de antrenament prin Europa, Chichester a făcut două scurte escale și în România, în nordul Moldovei). Datorită experienței și reputației cîștigate cu prilejul acestor zboruri i s-a încredințat de către Ministerul Aerului din Marea Britanie întocmirea unor Instrucțiuni de navigație aeriană. În paralel s-a ocupat de elaborarea unor metode de antrenament al piloților. La faima de pilot de avion, Chichester a adăugat-o pe cea de navigator cu vele, distingîndu-se în numeroase curse nautice: în 1960 a cîștigat prima cursă nautică solitară transatlantică și s-a clasat al doilea în ediția din 1964 a aceleiași curse. În august 1966 a pornit într-o cursă solitară în jurul lumii cu micul iaht «Gipsy Moth IV», care i-a adus victoria mult visată.

Lei 18



Editura Științifică